



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

(52^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mardi 31 octobre 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU

1. Loi de finances pour 1990 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4401).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

Aviation civile et météorologie Budget annexe de la navigation aérienne (suite)

Réponses de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, aux questions de : M. Gérard Grignon et Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

Après l'article 67 (p. 4405)

Amendement n° 39 de M. Inchauspé : MM. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. - Retrait.

Budget annexe de la navigation aérienne

Adoption des crédits ouverts à l'article 41.

Adoption des crédits ouverts à l'article 42.

Suspension et reprise de la séance (p. 4405)

Mer

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

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

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

MM. Jean-Yves Le Drian,
Antoine Rufenacht,
André Duroméa,
Aimé Kerguéris,
Ambroise Guellec.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer.

M. le président.

Réponses de M. le ministre délégué chargé de la mer et de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, aux questions de : MM. Guy Lengagne, Michel Bérégovoy, Pierre-Yvon Trémel, Léonce Deprez, Aimé Kerguéris, Gérard Grignon, André Capet.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Réserve des crédits inscrits aux titres III et IV de l'état B, aux titres V et VI de l'état C et à l'état D.

Après l'article 65 (p. 4424)

Amendement n° 50 (précédemment réservé) de M. Duroméa : MM. André Duroméa, le rapporteur spécial, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. - Rejet.

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

2. Ordre du jour (p. 4425).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU, vice-président

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1990 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1990 (nos 895, 920).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE
BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
(suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant l'aviation civile et la météorologie, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe de l'Union du centre, la parole est à M. Gérard Grignon.

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, vous connaissez les difficultés rencontrées par les entreprises de pêche de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et dues au non-respect par le Canada de l'accord de 1972.

De ce fait, l'économie de l'archipel se trouve profondément perturbée et la diversification des activités existantes, de même que la recherche d'activités nouvelles deviennent impératives. Mais le préalable à tout développement économique est la modernisation des infrastructures de désenclavement, en particulier celle des infrastructures aéroportuaires.

On n'est jamais certain de se poser à Saint-Pierre-et-Miquelon ! Les conditions de sécurité offertes par les installations actuelles sont très aléatoires. Pour se rendre à Paris, il faut effectuer inutilement plus de six heures de vol au-dessus du continent canadien. L'archipel est à vingt-quatre heures de Paris alors qu'il n'en est éloigné que de 4 279 kilomètres.

A la fin du printemps, la D.G.A.C., ayant retenu le principe de ce désenclavement, a effectué deux études, l'une portant sur les types d'appareils modernes pouvant convenir à l'archipel, l'autre sur les coûts de l'amélioration de l'actuelle piste ou de la construction d'une seconde piste, la première opération étant évaluée à 140 millions et l'autre à 321 millions.

Ma première question est simple, monsieur le ministre : quelle que soit l'opération retenue, quels sont les moyens financiers prévus au budget de 1990 du ministère des transports en faveur du désenclavement aérien de Saint-Pierre-et-Miquelon ?

Ma seconde question concerne, conformément au souhait de mon collègue Jean-Paul Virapoulle, l'allongement de la piste de l'aéroport international de Saint-Denis-Gillot de la Réunion.

Avec 2 670 mètres, la piste actuelle est en effet trop courte et ne permet pas aux avions gros porteurs en service, ni d'ailleurs à la prochaine génération d'appareils, d'effectuer des vols sans escale à pleine charge. La réalisation d'une piste de 3 200 mètres répondrait par conséquent à trois objectifs : affirmer la Réunion comme plate-forme d'échanges et pôle de liaison privilégié entre l'Europe et les pays de la zone de l'océan Indien, établir une véritable continuité territoriale européenne, tant sur le plan des relations économiques et des affaires que sur celui de la mobilité et de la formation, et améliorer l'accessibilité du produit touristique grâce à l'accroissement des fréquences et l'amélioration de la desserte.

Le coût de la mise aux normes de cette piste est évalué à 425 millions de francs. Dans sa réponse au P.D.R., le projet de cadre communautaire d'appui permet de financer une piste à hauteur de 322 millions, les financements complémentaires devant être inscrits au sein du P.I.C.

M. le président. Monsieur Grignon, il vous faut conclure.

M. Gérard Grignon. Je termine, monsieur le président.

Compte tenu de l'importance et du coût de la réalisation d'un projet majeur pour le développement de ce département et conformément aux recommandations de la Commission de Bruxelles ainsi qu'au souhait des élus des collectivités territoriales et de la chambre de commerce, il est souhaitable que l'Etat s'engage sur ce projet. La participation de celui-ci paraît d'autant plus indispensable au regard du principe de l'additionnalité des financements prévus par le règlement communautaire du 24 juin 1988 relatif au doublement des fonds structurels.

J'en arrive donc à ma seconde question, monsieur le ministre...

M. le président. Monsieur Grignon, vous avez largement dépassé votre temps de parole. Je vous demande en conséquence de conclure rapidement.

M. Gérard Grignon. Monsieur le président, alors qu'on se plaint beaucoup de l'absentéisme des députés, on ne peut quand même pas priver un député présent de trente secondes supplémentaires !

Monsieur le ministre, si, comme je l'espère, vous avez la volonté de faire des D.O.M. de véritables pôles d'activités de leur région environnante dans la perspective de 1993, dans quels délais et selon quelles modalités l'Etat participera-t-il à cet important projet ?

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, il faut que l'on s'entende sur l'utilité des débats qui suivent la discussion des budgets eux-mêmes.

Les questions que vient de poser à juste titre l'honorable parlementaire, qui se préoccupe du désenclavement de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et de l'évolution des plates-formes aéroportuaires de la Réunion, procèdent d'un même thème : l'Etat est-il décidé à payer ou non ?

Or des contrats de plan ont été élaborés et des discussions ont eu lieu avec les collectivités territoriales.

Les infrastructures évoquées par M. Grignon ne sont pas retenues à l'heure actuelle dans les contrats de plan. Je ne vais donc pas aujourd'hui, dans le débat budgétaire pour 1990, annoncer que nous allons inscrire ce qui n'a pas été prévu dans les négociations, conduites par mon collègue Louis Le Pensec, avec les autorités des départements et territoires d'outre-mer.

Je ne reviendrai pas sur les nécessités du désenclavement de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, car nous en sommes tous d'accord, mais je suis confronté à un grave problème technique.

L'allongement de la piste est un objectif sûrement souhaitable, si l'on veut améliorer les conditions de la desserte aérienne de l'archipel.

Une première étude a été faite, orientée sur l'allongement par remblais dans la mer, mais elle a simplement conclu qu'il était impossible de retenir cette hypothèse car elle serait vraisemblablement trop coûteuse et insuffisante sur le plan technique pour apporter des certitudes à moyen et à long terme.

Une nouvelle étude a été lancée, dans la perspective d'une piste entièrement nouvelle et non plus dans celle de la prolongation de la piste existante. Il est sûr que le coût d'une telle réalisation - c'était le cas de la première, mais c'est *a fortiori* le cas de celle-là - dépassera, et de beaucoup, les crédits consacrés à l'amélioration de l'aéroport tels qu'ils sont inscrits dans le contrat de plan.

J'ai bien enregistré, monsieur le député, votre préoccupation. Tout cela ne se réglera pas immédiatement car il faut boucler l'étude qui a été lancée sur l'hypothèse d'une nouvelle piste, mais cela se réglera par un arbitrage interministériel, dont je dis tout de suite qu'il sera très difficile et très douloureux : le volume financier dont il s'agit excède les capacités de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et il sera donc très lourd, même pour le budget de l'ensemble de la nation.

L'étude sera achevée d'ici à la fin de l'année ou au début de 1990 et nous aurons l'occasion d'en débattre avec Louis Le Pensec. L'affaire se terminera chez le Premier ministre, il faut que les choses soient claires.

Quant au projet de création d'une nouvelle piste sur le terrain de l'aéroport de Saint-Denis - Gillot, il a reçu un soutien appuyé du Gouvernement auprès des Communautés économiques européennes. C'est ainsi que celles-ci ont accordé, dans le cadre du plan de développement régional dont a bénéficié la Réunion, un financement de 210 millions de francs, soit la moitié des coûts prévisionnels.

Partout ailleurs, on se trouve dans une situation où la chambre de commerce et les collectivités territoriales se mettent d'accord pour apporter les financements complémentaires. S'agissant de cet aéroport de la Réunion, vous vous retournez, monsieur le député, comme d'ailleurs les autorités locales, les collectivités territoriales et la chambre de commerce, vers l'Etat. Or tout ce que je peux faire, dans le contexte du budget pour 1990, tel qu'il a été présenté et tel qu'il est connu de vous, c'est marquer l'intérêt de l'Etat pour cette infrastructure aéroportuaire, mais en ajoutant que ce n'est pas en 1990 que je pourrais boucler financièrement un soutien suffisant de l'Etat à sa réalisation.

Je veillerai tout de même à ce que l'Etat ne se désintéresse pas de cet aéroport.

M. le président. Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Charrière...

Pour le groupe socialiste, la parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger sur les intentions de la France dans les négociations européennes. Nous sommes très inquiets, mes collègues ont déjà eu l'occasion d'y insister, sur les risques de dérégulation.

La France, alors qu'elle exerce la présidence de la Communauté, va-t-elle prendre des initiatives pour éviter ce mouvement de dérégulation ?

Je rappelle en outre que, le 4 juillet dernier, la France s'est abstenue, lors d'une réunion des membres d'Eurocontrol, sur le choix d'un lieu unique pour la régulation du transit de longue distance en Europe. Quelles sont les raisons de cette abstention ? Comment comptez-vous sauvegarder les intérêts des personnels, notamment du C.O.R.T.A., le Centre opéra-

tionnel de régulation du trafic aérien, ainsi que ceux de nos industriels, notamment dans les domaines de l'électronique et des logiciels ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Les réponses aux questions posées par Mme Marie-Noëlle Lienemann demanderaient un long développement pour couvrir l'ensemble du domaine qu'elles concernent.

Mme Lienemann s'est d'abord interrogée sur le niveau actuel de la réflexion portant sur la dérégulation du trafic aérien en Europe.

Ainsi que j'ai eu l'occasion de dire ce matin en réponse aux orateurs inscrits dans la discussion, si nous sommes tout à fait d'accord pour aller dans le sens d'une seconde étape de dérégulation du trafic aérien en Europe, nous y voyons deux limites.

En premier lieu, nous ne voulons pas d'une « libéralisation », entre guillemets, qui entraînerait les mêmes désagréments et les mêmes dérèglements que ceux qui se sont produits lors de la libéralisation du trafic aérien aux Etats-Unis il y a quelques années : il en est résulté des concentrations de compagnies aériennes, la suppression d'un certain nombre de dessertes et une élévation du coût sur un certain nombre de lignes. Cela, nous ne le souhaitons pas.

S'agissant des propositions qui ont été faites aux ministres des transports des différents pays d'Europe par le commissaire Van Miert, chargé des problèmes des transports à la Commission européenne, nous nous trouvons, à l'heure actuelle, confrontés à une double difficulté.

La première tient à la double désapprobation des tarifs : si les deux Etats concernés ne désapprouvent pas en même temps les tarifs proposés par les compagnies aériennes - la Grande-Bretagne et la France, par exemple, dans le cas de la liaison Londres-Paris -, celles-ci peuvent les appliquer de droit. Cela peut entraîner une forme de « dumping » sur un certain nombre de lignes qui, à notre avis, aurait pour conséquence un certain nombre de dérèglements. Il s'agit donc là d'une mesure sur laquelle il convient de discuter.

La seconde difficulté - point sur lequel nous souhaitons qu'il y ait, d'une certaine façon, une meilleure concertation - vient du risque de cabotage intérieur par voie aérienne dans tel ou tel pays. Le problème ne se pose pas dans des pays comme la Belgique ou les Pays-Bas, mais il se pose dans des pays comme la République fédérale d'Allemagne ou la France.

La multidésignation mérite d'être assortie de garanties qu'il faut reconnaître aux différentes autorités, aux différents pays, pour être acceptée ou non. Cela fait l'objet du dossier qui est sur la table du conseil des ministres.

Par ailleurs, nous ne voulons aucune mesure, qui, d'une façon ou d'une autre, puisse fragiliser la sécurité aérienne, et nous sommes très vigilants à cet égard.

Nous voulons élargir la libéralisation sur le continent européen, dès lors qu'une politique extérieure est conduite en matière de négociations - je pense en particulier à la négociation avec les compagnies aériennes des Etats-Unis, celles-ci pouvant faire du cabotage en Europe alors que nous ne pouvons pas en faire dans ce pays.

Voilà quelques éléments dont nous débattons.

Soyez-en certains, mesdames, messieurs, au mois de décembre nous avancerons vers une première étape d'une libéralisation qui ne soit pas une dérégulation absurde.

J'en viens à Eurocontrol.

Il est vrai que nous nous sommes abstenus le 4 juillet dernier lors d'une discussion qui, je le précise, ne portait pas sur le point de savoir si nous étions pour ou contre Eurocontrol. Nous sommes favorables à Eurocontrol, dont la France est membre.

Nous souhaitons l'implantation d'un centre unique de régulation aérienne.

Il est certain que, compte tenu de la position géographique de la France, de l'expérience opérationnelle acquise par les services français dans ce domaine et de nos compétences en matière de systèmes, nous pourrions revendiquer la localisation de ce centre en France. Mais l'annonce d'une candidature française ne recueillerait pas, à l'heure actuelle, compte tenu d'un certain nombre d'autres candidatures et de ce que

sont les négociations au sein des différents pays d'Europe - tout ne peut se passer au même endroit - le soutien de l'ensemble des pays européens, d'autant plus que notre pays abrite déjà le centre expérimental de l'agence Eurocontrol à Brétigny et qu'au sein de ce centre la participation des personnels de nationalité française est non négligeable puisque ceux-ci représentent 30 p. 100 de l'ensemble.

Cependant, nous restons très vigilants. La technologie française, en matière de navigation et de systèmes de navigation aérienne, est reconnue, vous le savez, sur le plan international. Nous avons, comme vous, la volonté de la voir adoptée par le maximum de pays et, si possible, dans le contexte européen. En arrière de ce type de démarche, à laquelle est très attaché M. le directeur général de l'aviation civile, il y a la promotion des technologies françaises, mais aussi, je le crois, la garantie de fiabilité de la navigation internationale.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour une deuxième question.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, la deuxième question que je vous pose concerne les entreprises françaises de transport aérien, singulièrement celles du secteur public.

L'an dernier, vous nous avez indiqué que vous souhaitiez une coopération entre Air France et Air Inter. A ce sujet, la Communauté européenne est intervenue ; à défaut de condamner la coopération, elle a demandé des rectifications, qui sont de nature à nous inquiéter.

Est-il bien dans les intentions du Gouvernement de maintenir deux compagnies françaises à vocation européenne ? Plus clairement, considérez-vous que la compagnie Air Inter doit se garder une part d'autonomie et de spécificité dans le transport aérien français ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Madame Lienemann, vous évoquez ce que l'on appelle un « sujet chaud » propre à provoquer un certain nombre de faux débats dans lesquels, je le crois, ni vous ni moi n'avons l'intention d'entrer !

Je n'ai aucune intention, dans quelque domaine que ce soit, de jouer au Monopoly avec les entreprises françaises, qu'il s'agisse de la construction aéronautique, ou du service aérien. Il faut avoir à l'esprit nos objectifs et examiner comment, par rapport à eux, les structures peuvent évoluer.

Les objectifs sont clairs. C'est la raison pour laquelle, il y a un an, j'ai proposé au Gouvernement de développer la collaboration et la coopération entre les deux compagnies Air France et Air Inter : la coopération, effectivement, a commencé à progresser. Aujourd'hui, Air France dessert plusieurs lignes intérieures françaises et Air Inter plusieurs lignes européennes, mais ce n'est pas encore suffisant. Ces compagnies doivent aller plus loin dans la coopération et, depuis l'interpellation de la Commission économique européenne, elles doivent revoir quelques modalités de cette coopération. C'est le travail qu'elles sont en train d'entreprendre à notre demande. A mon avis, les choses vont pouvoir évoluer.

Ensuite, je suis animé par un certain nombre de préoccupations. Nous devons agir en sorte que les ailes françaises soient présentes sur les liaisons à grande distance à travers le monde. Sur ce plan, l'accord passé entre Air France et la compagnie Lufthansa montre la voie de coopérations qui ne sont pas « nombrilistes » au sein de l'espace français. Il s'agit de coopérations vraiment positives entre compagnies européennes, les mettant sur un grand pied. Au niveau international, c'est important.

Nous devons nous préoccuper d'autres éléments. Il en est un dont j'ai parlé au commissaire Van Miert. Nous aurons l'occasion d'en débattre dans le « second paquet de dérégulation », relatif à l'évolution de la navigation et du trafic aérien. Nous devons veiller, en effet, au respect d'un certain nombre d'impératifs d'aménagement du territoire et de service public dans l'espace national. Si nous libérons tout, comment être sûr que telle liaison intérieure française, que je ne citerai pas, assurée aujourd'hui par Air Inter, dans des conditions qui ne sont pas commercialement satisfaisantes, au sens strict, sera maintenue ? Il y a des liaisons nécessaires

pour certaines régions françaises en termes de développement économique et d'aménagement du territoire national. Comment avoir la garantie qu'elles seraient maintenues ?

C'est pourquoi, et le commissaire Van Miert commence à le reconnaître, l'existence d'un cahier des charges national, respectant certains objectifs, nous paraît être une évolution dont il faudra tenir compte dans le « second paquet » mis au point à la fin de l'année.

Tels sont, madame, les principes à partir desquels je souhaite examiner l'évolution des entreprises.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour une troisième question.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, ma troisième question a trait aux aéroports parisiens. Vous avez déclaré qu'il était inutile de commencer à en préparer un troisième. Pour ma part, j'insisterai sur les nécessaires coordination et complémentarité à organiser entre les deux aéroports existant, Orly et Roissy.

L'an dernier, vous nous avez annoncé la constitution d'un groupe de travail chargé de réfléchir à l'amélioration des liaisons et à la complémentarité entre les deux aéroports. Ce groupe semble s'être réuni, mais sans associer, je crois, aucun élu à la réflexion. Comptez-vous mettre en place une structure associant les élus, au moins certains élus de la région parisienne, à la réflexion sur ce problème de coordination ?

Ensuite, je soulignerai la nécessaire attention qu'il convient de porter à la défense de l'environnement autour des aéroports. Vous comprendrez que je prête une attention toute particulière à l'aéroport d'Orly. Les populations voisines attendent, en effet, que vous mainteniez fermement un couvre-feu sur cet aéroport. Est-ce bien votre intention ? Dans le même ordre d'idées, la piste 2 ne doit être utilisée que dans des cas très exceptionnels.

Je vous demande la plus grande transparence en la matière. Très souvent, des dérogations sont accordées. Sur ce point, les élus locaux, la population ne disposent que de statistiques globales. Ils aimeraient en savoir davantage, connaître la numérotation des avions concernés et les motifs de dérogation. Je suis sûre, monsieur le ministre, que vous serez sensible à ce souhait de transparence !

M. Alain Griotteray. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Madame le député, on finira par ne plus rien ignorer de l'aviation civile en France, et c'est tant mieux (*Sourires.*) ...

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Très bien !

M. le ministre, de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. ... car je suis très attaché, comme vous, à la transparence. Voici d'ores et déjà deux ou trois éléments d'information.

S'agissant de la coordination entre les plates-formes d'Orly et de Roissy, j'ai souhaité deux types de coordination. Deux types de groupes de travail ont été constitués : l'un a bouclé sa réflexion, et je vais vous en parler, l'autre vient de commencer.

D'abord, sur le plan technique, s'agissant de la répartition des tâches et des activités entre les deux plates-formes d'Orly et de Roissy, j'ai demandé à la direction générale de l'aviation civile de me soumettre un certain nombre de propositions. Il y a eu effectivement des réunions et des « tables rondes ». M. Tenenbaum m'a transmis les propositions et décisions suivantes : développement de Charles-de-Gaulle comme aéroport de correspondance, non seulement dans le domaine aérien, mais également avec le T.G.V. - c'est une évidence, mais il vaut la peine de la réaffirmer ; maintien en qualité et en quantité du trafic d'Orly, par confirmation de son rôle prédominant dans le trafic intérieur et par la création de doubles dessertes Orly-Roissy pour certaines destinations étrangères - il s'agit des correspondances, vous êtes au courant ; facilitation du transfert des compagnies charters pénalisées par le couvre-feu à Orly vers la plate-forme de Charles-de-Gaulle : cela rejoint une de vos préoccupations. Enfin, ainsi que je l'avais souhaité, nous irons progressivement vers un développement plus harmonieux de ces deux plates-formes.

Par ailleurs, j'ai demandé à M. le président Jean Deflassieux, ancien président du Crédit Lyonnais, de présider un groupe de travail chargé de se préoccuper de l'usager. Ce groupe a été installé il y a un mois ou quinze jours et M. Massot était, je crois, présent. Le groupe associe des représentants des compagnies et des élus de manière à examiner comment améliorer le service rendu aux usagers des transports collectifs de la région parisienne et du transport aérien. Je pense notamment aux conditions d'accueil. J'ai demandé à M. Deflassieux de faire en sorte que, pour le milieu de 1990, je sois saisi de propositions concrètes pour lesquelles nous pourrions prévoir une mise en œuvre, le plus rapidement possible, en tout cas pour l'été prochain.

J'en viens à l'environnement de la plate-forme d'Orly. S'agissant du bruit, nous avons annoncé que nous présenterions, en 1990, un projet de loi instaurant un nouveau système d'aide aux riverains en remplacement du projet annulé par le Conseil d'Etat. Vous allez me rétorquer qu'il ne s'agit là que de « réparer » le bruit qui est fait : enfin, mieux vaut tout de même que je prévienne ! Là où le Conseil d'Etat avait fait table rase, pour des raisons qui lui appartiennent, et qui sont sûrement justifiées, nous allons veiller à ce qu'il y ait un projet de loi qui tendra, en outre, à pénaliser les pilotes qui ne respecteraient pas les procédures anti-bruit. Car on n'approche pas de n'importe quelle façon, vous le savez, une plate-forme aéroportuaire !

J'ai eu l'occasion de me prononcer à plusieurs reprises sur le couvre-feu à Orly et j'ai confirmé ma position lors de contacts pris sur le terrain. J'ai donné, en particulier, des consignes strictes afin de limiter le nombre des dérogations. Pour les huit premiers mois de 1989, ce nombre aura été inférieur de plus de moitié à celui de la même période de 1988. Je suis tout à fait d'accord, et je le dis à M. le directeur général de l'aviation civile et à mes collaborateurs, pour vous communiquer périodiquement les raisons qui m'ont conduit à accorder des dérogations. Ainsi nous fonctionnerons en totale transparence. Vous me pardonnez de ne pas vous donner les informations après chaque vol (*Sourires*) : mais régulièrement, dans l'année, je vous informerai.

Quant à l'utilisation de la piste 2 d'Orly, elle a lieu, principalement, quand une piste principale est indisponible - ou en cas de forts vents du Nord ou du Sud. Les règles d'exploitation conduisent donc à une utilisation extrêmement réduite de la piste numéro 2 qui - nous avons fait le calcul - enregistre moins de 2 p. 100 des mouvements de la plate-forme d'Orly. C'est vous montrer, madame, combien nous partageons vos préoccupations.

Cela étant, habiter au bord de la mer ce n'est pas habiter aux abords d'un aérodrome où, normalement, des avions décollent et se posent ! L'environnement n'est pas le même ! (*Sourires*.) Mais je comprends tout à fait les préoccupations des élus en ce qui concerne les nuisances. J'ai voulu vous prouver que nous veillerions à réduire ces dernières autant que nous le pourrions.

M. Arthur Dahaine. On arrête le bruit des avions, pas le bruit de la mer ! (*Sourires*.)

M. le président. Je vais donner la parole à M. Grignon, qui a demandé à poser la question de M. Léontieff.

Je constate que, décidément, M. Grignon est un porte-parole à la compétence fort étendue ! (*Sourires*.)

Monsieur Grignon, vous avez la parole.

M. Gérard Grignon. Alexandre Léontieff, président du gouvernement de la Polynésie française, retenu à Tahiti, par la visite officielle de M. Jean-Pierre Chevènement, m'a prié d'exposer la question qu'il souhaitait poser à M. le ministre des transports.

Notre collègue souhaitait appeler votre attention, monsieur le ministre, sur les conséquences fâcheuses que pourrait induire l'extension à la Polynésie française de la redevance de services terminaux à laquelle seraient assujettis les transporteurs internationaux aussi bien que domestiques.

Cette mesure, qu'il est prévu d'appliquer à compter du 1^{er} janvier 1990, intervient en effet au moment où la desserte aérienne internationale de la Polynésie française est durement affectée par l'annonce du désengagement total de la compagnie Continental Airlines et partiel de la compagnie Qantas qui vont avoir pour effet une réduction de près de 40 p. 100 des capacités offertes.

Dans ce contexte, il est indispensable, pour les autorités du territoire, de convaincre les transporteurs desservant la Polynésie d'accroître leurs fréquences ou de trouver de nouvelles dessertes.

L'impact de la nouvelle redevance entrainera une augmentation de 25 p. 100 de la totalité des redevances perçues à l'aéroport international de Tahiti-Faaa et, par voie de conséquence, une majoration du prix du billet.

Cette redevance sera, par ailleurs, très pénalisante pour le transport aérien domestique, maillon stratégique vital pour le développement général des archipels et du tourisme du territoire.

Dans ces conditions, M. Léontieff vous demande instamment, monsieur le ministre, de différer l'application de cette mesure particulièrement inopportune, car elle intervient au moment où la Polynésie française vient de conclure un plan de développement avec l'Etat, axé en partie sur l'accroissement du tourisme, ce qui est en contradiction avec une augmentation du coût du transport.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je reconnais tout à fait la compétence de M. Grignon qui nous emmène maintenant sur des rivages de Polynésie, et je comprends d'ailleurs que M. le président Léontieff n'ait pu être présent compte tenu de la visite officielle de M. Jean-Pierre Chevènement sur le Territoire.

Mais je ne parviens pas à souscrire vraiment à la préoccupation de votre collègue et je vous demande, monsieur Grignon, de vous faire mon interprète auprès de lui. Je suis tout disposé à le recevoir afin de lui expliquer directement les choses s'il a encore des préoccupations.

En étendant le budget annexe de la navigation aérienne à la Polynésie française, à partir du 1^{er} janvier prochain, le Gouvernement entend mettre à la disposition de ce territoire un instrument dont il a besoin pour faire face aux besoins croissants de la circulation aérienne et du transport aérien, une croissance que souhaite M. Léontieff puisqu'il veut précisément développer les capacités touristiques de son archipel. Sans cet outil, les investissements de modernisation des systèmes de navigation aérienne dans le territoire ne pourraient être réalisés au rythme souhaitable, en particulier au rythme nécessaire pour s'inscrire dans les perspectives que M. Léontieff appelle de ses vœux.

Le corollaire de cette mesure est que les usagers sont appelés, par le moyen d'une redevance pour services terminaux, à participer au financement des services chargés de guider les vols. Je suis prêt à débattre de cette mesure qui a déjà été étudiée, à mon avis, avec la plus grande attention. Elle n'est appliquée qu'à Tahiti-Faaa, ce qui a pour effet de faire bénéficier le trafic domestique, soit d'une demi-tarifification, soit d'une gratuité totale.

Le tarif retenu a d'ailleurs été limité, si bien que son impact sur le coût des vols internationaux touchant Tahiti-Faaa sera très inférieur à 1 p. 100 du coût desdits vols. La charge supportée par le transport aérien en Polynésie française restera, compte tenu de la gratuité des services en-route, inférieure à la charge comparable qui pèse sur le transport aérien en métropole.

En conclusion, cette mesure me paraît être à la fois une nécessité, en raison même des objectifs de M. Léontieff, et une opportunité pour le Territoire dans la mesure où elle devrait permettre de contribuer fortement au développement du transport aérien en Polynésie française.

Mais j'aimerais, profitant de votre question, donner un élément d'information supplémentaire : sans attendre la mise en œuvre de cette mesure, la direction générale de l'aviation civile a lancé d'importants investissements en Polynésie française. Je pense en particulier à la construction d'une nouvelle tour et d'un nouveau bloc technique sur l'aéroport de Faaa - les travaux viennent de débiter. Cela représente un poste budgétaire supérieur à 30 millions de francs. De tels investissements - il y aura certains prolongements à la dotation en 1990 et en 1991 - exigent des financements supérieurs à ceux que le budget peut habituellement consacrer aux D.O.M.-T.O.M.

C'est vous dire combien nous sommes préoccupés de faire en sorte que la Polynésie française puisse avoir des conditions d'accueil en matière de navigation aérienne, à la hauteur de ses ambitions pour le trafic aérien !

M. Charles Josselin. Très bien !

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

Les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie inscrits à la ligne « Équipement, logement, transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

Après l'article 67

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 39 tendant à insérer un article additionnel après l'article 67.

Cet amendement, présenté par M. Inchauspé, est ainsi rédigé :

« Après l'article 67, insérer l'article suivant :

« Le recouvrement et l'utilisation de la taxe prévue à l'article 302 bis K du code général des impôts font l'objet chaque année d'un rapport au Parlement annexé au projet de loi de finances.

« Ce rapport devra notamment indiquer le montant de la taxe perçue dans chaque aéroport, en distinguant les vols intérieurs et les vols internationaux et en précisant le montant payé par chaque compagnie aérienne. Ce rapport retracera aussi les difficultés rencontrées dans le recouvrement de cette taxe et indiquera les mesures mises en œuvre, ou préconisées, pour y remédier.

« Le rapport fournira également, sur une base annuelle, le nombre de passagers ayant embarqué en France sur un vol commercial par aéroport et en distinguant les vols internationaux des vols intérieurs.

« Sera enfin retracée précisément l'utilisation de cette taxe en distinguant les prévisions des réalisations effectives. »

La parole est à M. Michel Inchauspé.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Cet amendement tend à permettre au Parlement de mieux connaître l'utilisation et le recouvrement de la fameuse « taxe de sécurité », qui, pour le moment, ne semblent pas correspondre, dans la comptabilité publique, à une réalité.

A la lecture des différents rapports, on a l'impression que la taxe de sécurité n'est pas recouvrée de façon normale. Il semblerait également qu'il n'y ait aucune transparence en ce qui concerne le montant des crédits.

Aussi ai-je demandé, à titre personnel, que chaque année soit présenté, en annexe au projet de loi de finances, un rapport indiquant non seulement le détail de la taxe perçue dans chaque aéroport, mais également le montant payé par chaque compagnie aérienne, en distinguant les vols intérieurs et les vols internationaux. Le rapport fournira également, sur une base annuelle, le nombre de passagers ayant embarqué en France sur un vol commercial.

Nous espérons que le montant des recouvrements pourrait être supérieur à ce qu'il est. La taxe pourrait aussi être recouvrée de manière beaucoup plus aisée par le trésorier du budget annexe de la navigation aérienne. Nous voudrions aussi être à peu près certains que l'argent perçu est employé conformément à l'objectif fixé par le Parlement il y a trois ans. Je rappelle que le Parlement avait décidé l'an passé la pérennisation de la taxe, dont le montant va augmenter.

Tel est l'objet de mon amendement n° 39, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Inchauspé, la commission des finances a-t-elle adopté cet amendement ?

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Non, monsieur le président, la commission des finances n'a pas eu à examiner cet amendement, car je l'ai déposé après coup, si je puis dire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Inchauspé, tout à l'heure, je vous ai dit que je partageais votre préoccupation. La taxe de sécurité a été instituée pour répondre à des besoins très spécifiques sur des plates-formes aéroportuaires et il faut qu'elle soit réellement perçue dans son intégralité. Cela me paraît être une exigence on ne peut plus légitime de la part de votre assemblée.

Si j'approuve l'objectif, j'aurai, en ce qui concerne les modalités, non pas une divergence à exprimer, mais d'autres propositions à formuler. Est-il bien nécessaire de présenter un rapport annuel au Parlement sur le recouvrement d'une taxe ? La procédure me paraît très lourde. En revanche, je suis entièrement d'accord pour veiller à ce que votre commission des finances soit tenue informée chaque année, par un rapport que je lui transmettrai, des progrès réalisés dans la perception de cette taxe, ainsi que de son évolution et de son utilisation concrète. De cette manière, le Parlement pourra avoir la garantie que le produit de la taxe - mieux perçue, je l'espère, dans les prochaines années - sera intégralement consacré aux objectifs pour lesquels elle a été créée.

Sur cette base, je suggérerai à M. Inchauspé de bien vouloir retirer son amendement.

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

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Je suis prêt à retirer mon amendement, à condition que le rapport proposé par M. le ministre comporte tous les détails que j'avais mentionnés dans mon texte.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Tous ces détails ! Au moins ! (*Sourires.*)

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Puisqu'il apparaît possible de répondre à ce vœu, je retire mon amendement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Inchauspé, le rapport comprendra au minimum tous les éléments que vous avez fixés dans votre amendement !

M. le président. L'amendement n° 39 est retiré.

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. J'appelle les crédits du budget annexe de la navigation aérienne.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 41, au titre des services votés, au chiffre de 2 589 388 000 francs.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 42, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 788 000 000 francs.

(*Ces autorisations de programme sont adoptées.*)

M. le président. Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 42, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 784 733 861 francs.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant l'aviation civile et la météorologie ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures quarante, est reprise à seize heures cinquante-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

MER

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant la mer.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. L'an dernier à cette même tribune, m'adressant au nom de la commission des finances à la fois aux membres de l'Assemblée et à vous-mêmes, messieurs les ministres, je me souviens avoir déclaré que le projet de budget de la mer pour l'exercice 1989 n'était ni bon ni mauvais, mais à la rigueur acceptable.

J'ajoutais même qu'il ne serait pas, en l'état, une réponse satisfaisante aux ambitions que, avec ses 3 000 kilomètres de côtes métropolitaines, doit avoir notre pays pour une économie maritime et portuaire.

Allant plus loin, et sans doute avec une certaine sévérité, je m'étais permis d'ajouter que ce projet de budget n'avait pas de sens puisqu'il ne portait en lui aucune trace d'un espoir possible de voir enfin les pouvoirs publics prendre foncièrement conscience du rôle joué par la marine marchande dans l'évolution de notre économie nationale.

Je précisais qu'il était nécessaire, pour redonner à la France sa place de grande puissance maritime qui était honorablement la sienne il y a une trentaine d'années, de changer rapidement de cap.

A tout cela, messieurs les ministres, vous nous aviez alors répondu, et nous en avons pris bonne note, que le budget pour 1989 ne pouvait et ne devait être considéré et accepté que comme un budget de transition en attendant le suivant, c'est-à-dire celui de 1990, lequel ne manquerait pas - disiez-vous - de comporter des dispositions nouvelles visant à définir des options et des orientations capables de donner un nouveau visage et un nouveau destin à nos flottes de commerce, sous un pavillon français toujours plus présent sur tous les océans et sur toutes les mers du monde.

Mesdames et messieurs, au-delà des chiffres, votre rapporteur ne peut que se féliciter et se réjouir de la réelle volonté politique du Gouvernement que traduit indiscutablement ce projet de budget de la mer pour 1990.

L'inexorable déclin vers lequel cet important secteur de l'économie française semblait se diriger est, enfin et très heureusement, stoppé et remis en question. A cela nous avons, les uns et les autres, sûrement aidé. Notre détermination - au moins celle de quelques-uns d'entre nous, députés côtiers ou non - a très largement contribué à bloquer la marche arrière de cet inquiétant mouvement de dégradation de nos ensembles maritimes.

Le Gouvernement et ses ministres, M. Delebarre et M. Mellick, ont cru, eux aussi, aux formidables atouts de la mer et de nos ports. Comme rapporteur de la commission des finances, je me dois de leur dire publiquement aujourd'hui notre satisfaction à cet égard.

Le nécessaire redressement de notre marine marchande est maintenant en marche, ce qui est excellent pour les affaires économiques, sociales et financières de la France.

Grâce aux efforts et à la volonté de tous les partenaires concernés - efforts passés, efforts actuels - grâce aux appuis des pouvoirs publics, notre marine marchande est en train de prendre le dessus sur ce qui n'a été que trop longtemps le désintérêt et l'indifférence de l'opinion publique ou privée dans le pays à son sujet.

A partir du remarquable rapport de notre collègue M. Jean-Yves Le Drian, chargé de mission, il est maintenant permis d'assister avec plus de confiance à la mise en place d'une marine marchande française plus forte, plus dynamique, plus ouverte et plus sûre d'elle-même, ce dont notre pays et l'Europe ont et auront plus que jamais besoin, sous l'égide d'un pavillon national qui veuille et sache flotter avec succès.

C'est en tout état de cause, et quoi qu'il en soit, cet objectif - comme le souhaite d'ailleurs le rapport Le Drian - qu'il faut atteindre. Nous devons sans plus attendre faire de cet enjeu notre défi.

Cela dit, mes chers collègues, messieurs les ministres, avec, peut-être, en ce qui me concerne, une certaine passion, je veux en venir aux remarques présentées par la commission des finances à propos des principales actions du budget de la mer pour l'année 1990.

Ce budget présente un total de dépenses qui dépasse les 6 milliards de francs, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 5 p. 100 par rapport à 1989.

Les dépenses ordinaires enregistrent une croissance de près de 4 p. 100. Les dépenses en capital progressent de 16,5 p. 100 au titre des crédits de paiement et de 28,6 p. 100 en autorisations de programme. Ce sont des augmentations notables, il importe de le souligner.

Pour l'administration générale, retenons que les crédits de paiement se situent à plus de 300 millions de francs, soit un accroissement de plus de 3 p. 100. Il est envisagé d'améliorer encore les conditions de travail des personnels dont les effectifs sont quasiment restés stables.

Une meilleure organisation des services, des reclassements indiciaires au bénéfice d'un plus grand nombre d'agents, telle semble devoir continuer d'être la démarche de l'administration générale du ministère de la mer. Vous trouverez, dans mon rapport écrit, toutes informations utiles au sujet des problèmes que je viens d'évoquer.

S'agissant de la police et de la signalisation maritimes à propos desquels il ne convient pas de lésiner, les crédits se maintiennent à un niveau raisonnable de développement. Cela est pour le moins indispensable.

Il faut que l'on sache que nous avons l'obligation de ne rien négliger pour assurer la protection de nos ressources halieutiques, car celles-ci constituent un élément fondamental de la politique des pêches, laquelle est, elle-même, un des axes majeurs de la politique commune de la Communauté économique européenne.

J'en arrive, mes chers collègues, à cette autre action, très importante en soi, celle de protection et d'aménagement de nos littoraux. Votre rapporteur se félicite des moyens en crédits mis en place en sa faveur dans le budget pour l'année 1990. C'est une très bonne chose.

L'aménagement du sentier douanier, les schémas de mise en valeur de la mer, la lutte contre les pollutions marines accidentelles, l'amélioration des techniques et des moyens de protection, l'acquisition, la gestion et la mise en œuvre des matériels, l'extension des mesures de prévention et de lutte contre les pollutions par les produits chimiques, les travaux de défense contre la mer sont autant de problèmes auxquels le présent budget n'apporte pas - selon moi - une solution pleinement satisfaisante. Pourtant les besoins existent !

Par ailleurs, que dire des crédits destinés aux ports français si ce n'est qu'ils ne seront pas, en 1990, en forte progression ? On ne relève qu'une augmentation de 2,8 p. 100 au titre des autorisations de programmes et peu de choses en plus par rapport à 1989, en ce qui concerne les crédits de paiement.

C'est donc une stagnation et une pause qu'il conviendrait de corriger aussi vite que possible, même s'il est vrai que l'an dernier des crédits importants leur avait été consacrés.

Il faut sans cesse avoir présent à l'esprit le fait que la concurrence des établissements portuaires étrangers, notamment européens, demeurera longtemps encore sévère, redoutable et même, sans doute, difficile à contrer.

Ne faire que du surplace en ce qui concerne les ports les plus exposés à la compétition et à la compétitivité internationales, c'est sûrement s'exposer à se laisser distancer et à prendre du retard, voire à reculer, ce qui ne serait une bonne affaire pour personne.

Indépendamment de leur utilité touristique et de leur charme éventuel, les ports représentent un appel de première importance pour le développement économique régional, un trafic de produits de la mer et de marchandises générateur d'emplois et un trafic global, pour la France, de marchandises débarquées et embarquées de plus de 287 millions de tonnes par an.

Nos ports, ce sont aussi des pêcheurs et des marins dont il faut s'efforcer de ne pas réduire le nombre afin de conserver les emplois.

Ne pas développer et adapter leurs moyens, ne pas leur donner la possibilité de s'équiper, de s'aménager et de se moderniser, ce serait à coup sûr mettre nos ports en mauvaise position sur l'échiquier de la concurrence et de la compétitivité internationales ; ce serait, ce qui est pire, ne pas croire à l'importance de nos échanges par voie maritime.

Or les ports français, métropolitains ou pas, sont une source d'apports non négligeables pour une bonne tenue de notre commerce extérieur. Il importe donc de ne pas la laisser se tarir. Il faut qu'un budget de la mer traduise les besoins des ports avec des crédits suffisants.

Que l'on se persuade bien aussi qu'il n'y aura de progrès possibles pour nos ports et leur trafic, que si tous les acteurs concernés acceptent que leurs capacités à faire évoluer leurs pratiques et à maîtriser la spécificité et les caractéristiques propres de leurs besoins se manifestent, s'expriment et s'affirment.

J'en viens, mesdames et messieurs, à ce qui est l'essentiel et le point fort de notre budget de la mer : le sort et le devenir de nos flottes.

Les crédits s'y rattachant connaissent une très importante progression : 60 p. 100 pour les crédits de paiement et plus de 460 p. 100 pour les autorisations de programme. Il s'agit d'un engagement sans pareil de la part du Gouvernement. Il traduit résolument une toute nouvelle politique de la marine marchande, qui, en même temps, aura à préserver et à développer le pavillon français. A ce sujet, il faut savoir que les navires de commerce sous pavillon français ne représentent pas plus de 1 p. 100 de la capacité du transport mondial. C'est peu et c'est bien regrettable.

Le rapport de notre collègue M. Le Drian, que je félicite pour la qualité de son travail, souligne les dangers pour notre marine marchande de « l'option zéro ». Elle signifierait la disparition à brève échéance de toute notre flotte, en provoquant du même coup une perte de 4,5 milliards de francs de devises et bien d'autres effets négatifs, notamment d'ordre économique et social.

Devant une pareille éventualité, le Gouvernement a donc pris la décision d'arrêter un ensemble de mesures pour une période de cinq ans dont le coût budgétaire sera de l'ordre de 400 millions et demi de francs par an. Cet effort est sans doute inférieur aux besoins précisés par le rapport de M. Le Drian. Il est toutefois sans éga!

Vous trouverez dans mon rapport la nature des mesures retenues et souhaitées par les pouvoirs publics, ainsi que la dotation en crédits qui s'y rattache.

Même si ces mesures sont en retrait par rapport à celles souhaitées par M. Le Drian, il faut tout de même admettre qu'elles constituent une extraordinaire impulsion donnée à la politique de la marine marchande. Les pouvoirs publics, surtout le Gouvernement, ont ainsi accepté de réagir avec vigueur et c'est ce qui devait être fait rapidement avant que n'arrive le drame, un drame qui ferait disparaître à tout jamais la flotte française.

Mes chers collègues, nous devons y souscrire sans aucune retenue et nous dire satisfaits puisque tout, dans la politique du Gouvernement, va dans le sens des souhaits si souvent exprimés au sein de notre assemblée.

Notre bataille au sein du Parlement en valait assurément la peine, faute de quoi la France se serait retrouvée au plus bas de l'échelle maritime mondiale, une situation dont nous devons dire qu'elle est pour nous, Français, inacceptable.

Dans cette politique nouvelle, il nous faudra, bien entendu, avoir également le souci du devenir de notre flotte au cabotage, aujourd'hui en déclin évident, alors que, pour elle, des atouts existent. Il faudra lui permettre de se développer et de progresser, comme cela s'est fait à l'étranger et ailleurs en Europe. Le développement et la progression du cabotage ouvrirait des possibilités de faire progresser nos économies régionales.

Par ailleurs, messieurs les ministres, je veux supposer que, dans le nouveau contexte de l'aide à l'armement naval, vous intégrerez le trafic transmanche. Je me permets de vous poser la question avec l'espoir d'une réponse favorable.

Mes chers collègues, avant de conclure, je voudrais très rapidement vous faire part de quelques ultimes observations qui touchent notamment aux actions dites de pêches maritimes et de cultures marines, ainsi qu'à la recherche, à la situation sociale et à la formation des gens de mer, pour vous dire que les crédits inscrits à leur profit sont du même ordre que ceux de 1989, ce qui est peut-être un peu juste.

J'en ai fini de mes commentaires sur les principaux crédits qui relèvent du budget de la mer.

Ma conclusion sur ce budget sera présentée sous forme de courtes questions.

Par exemple, messieurs les ministres, pouvez-vous nous dire quand et comment vous espérez pouvoir en finir avec cette affaire dite du pavillon français, affaire qui apparaît, chaque année, à la saison des budgets ? Ne pourrions-nous envisager une table ronde, ou confier une mission à un parlementaire afin de rechercher, dans ce domaine, la possibilité de se comprendre et de se déterminer une fois pour toutes ?

Autre question : vers quelle solution juridique et administrative le Gouvernement entend-il conduire et mener la nouvelle organisation des armements et des trafics transmanches entre la France et l'Angleterre ? Le rapport Léonard porte-t-il en lui les données d'une bonne solution aux problèmes posés ? Il faut, en effet, permettre à l'armement naval transmanche, même après 1993, de réussir dans son exploitation.

Le pavillon français devra y avoir toute sa place, une place qu'il ne pourra garder, j'en suis convaincu, qu'avec le concours de la puissance publique dispensée sous une forme ou sous l'autre.

M. le président. Monsieur Denvers, il vous faut conclure.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Je termine.

Monsieur le ministre, l'actuel conflit dans l'armement transmanche se doit d'être négocié très rapidement.

Ma dernière question, mes chers collègues, messieurs les ministres, a trait à une mesure fiscale que le rapport Le Drian présente comme une disposition de nature à aider efficacement à la relance de l'armement naval français.

La commission des finances, malgré l'insistance de votre rapporteur et de plusieurs de ses collègues, n'a pas cru devoir la retenir et la défendre devant notre assemblée. Je le regrette vivement tout en formant l'espoir que le Sénat voudra y remédier et qu'avec le consentement du Gouvernement un amendement sur l'étalement des plus-values viendra parfaire une mesure dont je pense, comme M. Le Drian, qu'elle serait un moyen de déclencher un mouvement de marche en avant de tout l'armement naval français.

J'arrête là mes questions, donc ma conclusion sur le rapport que j'avais à vous présenter, à propos du budget de la mer, dont je veux dire, sans aucune hésitation, qu'il est, cette fois, un très bon budget et qu'il nous appartiendra de le voter.

Mesdames et messieurs, en acceptant le budget de la mer qui vous est présenté pour 1990, vous permettrez à la marine marchande française d'aller vers son indispensable essor, vers une nouvelle prospérité ; vous permettrez à toute notre flotte et à tous nos armements navals de reprendre leur souffle, un souffle qu'ils n'ont ou n'avaient plus depuis des années et cela malgré certains efforts non négligeables dispensés ici et là dans le passé, mais sans grands résultats, hélas ! Un souffle nouveau, mes chers collègues, messieurs les ministres, pour une nouvelle ère de prospérité de notre marine marchande et de nos ports, pourquoi pas ?

M. le président. Monsieur Denvers, vous devez conclure !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. J'ai terminé !

Croyez-moi, mes chers collègues, cette marine marchande française le mérite bien et avec elle et tout autant ce grand et chaleureux monde des gens de la mer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean Beaufiles, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, l'an dernier, nous avions été un certain nombre à qualifier votre budget de budget d'attente. C'était, en effet, le premier budget à suivre l'alternance politique et vous aviez souhaité avoir connaissance d'avis et d'études avant de mettre en chantier la politique du ministère de la mer.

C'est ainsi qu'au cours de ces derniers mois, ont été rendus publics les rapports de notre collègue Jean-Yves Le Drian sur la marine marchande, de M. Léonard sur l'avenir de l'armement transmanche, de M. Loquet sur la formation professionnelle, de M. Brossier sur le suivi des plans sociaux dans les ports, sans oublier d'autres travaux et études sur l'organisation de la pêche et la commercialisation des produits de la mer.

En vous appuyant sur ces rapports, vous êtes en train de construire une politique maritime. Vous montrez le chemin, messieurs les ministres, mais la politique de la mer, vous ne la ferez pas seuls : il vous faut le concours de tous.

D'abord le concours des parlementaires, qui vous donneront, j'en suis persuadé, cette année mais aussi dans celles qui suivront, les moyens nécessaires pour mettre en place cette politique. Il vous faut aussi le concours de l'ensemble des professionnels du secteur.

De même, il vous faut le soutien d'une administration solide, compétente et motivée. De ce point de vue, les moyens dégagés dans le budget de 1990 permettront d'améliorer le fonctionnement de vos services. Les crédits pour la formation des personnels qui avaient augmenté l'an passé de 70 p. 100 subissent cette année encore une forte progression

de 26 p. 100. L'informatique, la bureautique, le renouvellement annoncé de 20 p. 100 du parc automobile accroîtront la productivité de votre administration.

Par ailleurs, les agents des affaires maritimes travaillent le plus souvent dans de mauvaises conditions de confort, et cela retentit inévitablement sur l'organisation du travail, sur l'accueil du public, et sur le climat même de l'administration.

Un effort immobilier sans précédent est entrepris dans ce budget avec une augmentation de 37 p. 100 de crédits, ce qui permettra la réalisation des opérations de Marennes, Ajaccio, Bastia, Les Sables-d'Olonne et Dieppe.

Bien sûr, monsieur le ministre, votre budget est très marqué par la mise en œuvre du plan gouvernemental pour la marine marchande, mais aussi important que soit ce plan, il ne nous fait pas oublier les autres chapitres du secteur maritime.

Ce budget, mes chers collègues, dépasse cette année, pour la première fois, la barre des 6 milliards de francs et enregistre une progression de 5,13 p. 100, ce qui est tout à fait appréciable dans un contexte de rigueur budgétaire où les principaux efforts de l'Etat sont concentrés sur quelques secteurs définis comme prioritaires dans la *Lettre à tous les Français* du Président de la République.

J'ai dit que ce budget se voulait le point de départ d'une politique maritime. Sa structure traduit bien cette préoccupation puisque ce sont les investissements qui connaissent les plus fortes augmentations : 28,6 p. 100 en autorisations de programme et 16,57 p. 100 en crédits de paiement.

La priorité attendue de ce budget est sans contestation possible le plan pour la marine marchande.

Les négociations budgétaires liées à la mise en œuvre de ce plan ont sans doute nui à son image. Ce plan méritait, lorsqu'il a été rendu public, un bien meilleur accueil des acteurs du secteur maritime.

En effet, les moyens qu'il met en œuvre sont importants même si ceux que préconisait Jean-Yves Le Drian étaient bien sûr plus élevés, mais enfin chacun sait qu'entre le souhaitable défini dans un rapport et le possible dégagé dans un budget, il y a une marge. C'est vrai pour votre budget comme pour tous les budgets.

Je rappellerai, à titre d'exemple que le plan du précédent gouvernement, en 1986, n'avait dégagé que la moitié des moyens jugés nécessaires par le rapport de M. Lathière.

M. Ambroise Guellac. Mais à quel niveau ?

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Ce qui a été obtenu, messieurs les ministres - je devrais dire arraché - c'est moins bien que ce préconisait le rapport de M. Le Drian, mais c'est nettement mieux que ce que les premiers arbitrages pouvaient laisser espérer. On ne peut que vous féliciter d'avoir obtenu de telles sommes même si vous pouvez trouver, mes chers collègues, que c'est encore insuffisant. Mais cela sera toujours insuffisant tant est grande la nécessité de ce plan pour relever notre flotte.

Non seulement les crédits sont appréciables mais vous avez réussi à faire passer l'idée d'un plan pluriannuel, une sorte de loi de programmation qui ne veut pas dire son nom. C'est tout à fait inhabituel en matière budgétaire et mérite d'être signalé.

Avant la fin de 1990, ce sont donc 430 millions de francs, toutes mesures confondues, qui pourront être mobilisés dont 230 millions de francs consacrés à l'investissement et à la modernisation, ce qui est supérieur de 58 p. 100 à la moyenne des autorisations de programme accordées depuis 1983 !

Si ce plan est pris en compte par tous les partenaires, si tous le font leur, si chacun s'y investit, ce sont plus de 2 milliards de francs qui pourraient, à terme, être consacrés à la marine marchande.

Le Parlement, pour sa part, veillera, monsieur le ministre, à ce que les crédits des années 1991, 1992, 1993 et 1994 suivent. Vous nous présenterez tout à l'heure les mesures du plan ; je ne l'analyserai donc pas par le détail.

Si je juge favorablement votre plan et les crédits arrachés, permettez-moi d'exprimer néanmoins deux regrets.

D'abord, ce plan étend aux navires assurant le trafic à la demande l'immatriculation Kerguelen. Même améliorée par l'augmentation des personnels français à bord - 35 p. 100 de

marins dont au moins quatre officiers - je ne peux que rappeler la position que j'ai ici même énoncée l'an passé : pour moi l'immatriculation Kerguelen n'est pas satisfaisante ; elle ne peut se concevoir que comme une solution d'attente, attente de reconquête, attente d'un pavillon européen satisfaisant, ou comme le moyen de sauver des emplois en évitant la fuite du pavillon national vers la complaisance.

Les aides à l'investissement et à la modernisation avaient été créées pour compenser les surcoûts de l'armement national. J'aurais souhaité, en conséquence, que le plan n'accorde pas les mêmes aides au même taux aux navires sous immatriculation Kerguelen.

Mon second regret porte sur le fait que les mesures fiscales préconisées par Jean-Yves Le Drian n'aient pas toutes été retenues. Il est positif que l'on ait abouti sur les quirs, mesure qui a fait ses preuves dans l'Europe du Nord ; on a abouti aussi sur le remboursement à 100 p. 100 de la taxe professionnelle. Par contre la non-imposition des plus-values à court terme en cas de cession de navires ne figure pas ; elle aurait favorisé les investissements. De même, le statut d'expatrié reconnu aux travailleurs français exerçant à l'étranger est toujours refusé aux navigateurs.

Ce plan, monsieur le ministre, était non seulement nécessaire mais aussi urgent puisque notre flotte ne compte plus que 235 navires dont 36 sont aujourd'hui sous immatriculation Kerguelen. Un pays comme le nôtre se doit d'avoir une flotte performante. Je renvoie à ce propos à la première partie du rapport Jean-Yves Le Drian, que je fais mienne, quant aux enjeux économiques, sociaux et stratégiques de la flotte.

Nos principaux armements ont amélioré leur situation financière allant même jusqu'à réaliser des résultats très positifs - c'est le cas notamment de l'armement public C.G.M. qui a obtenu pour la première fois depuis sa création un résultat net positif d'un peu plus de 80 millions de francs. C'est aussi le cas de la société Delmas-Vieljeux ou de quelques autres. Ces résultats, dont on se félicite, ont souvent été obtenus par la reprise du trafic, mais aussi grâce aux efforts demandés aux personnels par différents plans sociaux.

Un mot encore sur la flotte et l'avenir du Transmanche. Vous n'auriez pas compris, messieurs les ministres, que le député de Dieppe ne parle pas de l'accord S.N.C.F. - C.G.M. réalisé à la suite du rapport Léonard, accord qui inquiète aujourd'hui les personnels.

Dès lors que l'on prend en compte la volonté de la S.N.C.F. engagée dans le tunnel de se retirer du Transmanche maritime et que l'on constate aussi que Sealink U.K. est seule aujourd'hui à posséder un navire de quatrième génération immédiatement disponible, cet accord me semble être un bon moyen de répondre à la menace qui pèsera inévitablement sur le trafic maritime à l'ouverture du tunnel.

Cet accord, tel qu'il est connu aujourd'hui, maintient le statut d'entreprise publique - la S.N.C.F., la C.G.M. et les collectivités ayant une participation comprise entre 70 et 85 p. 100 - sauvegarde le pavillon français et donc l'emploi des marins et officiers, permet des investissements immédiats pour faire face à la concurrence, garantit l'emploi, les salaires et les avantages acquis des personnels de l'armement naval, navigateurs et sédentaires.

A l'ouverture du tunnel, la concurrence sera vive : on pouvait craindre un effondrement de l'activité maritime ; ce montage devrait permettre à l'armement français de faire face. Il appartient aujourd'hui à la S.N.C.F. de négocier avec les organisations syndicales inquiètes les conditions de sa mise en œuvre, dans un esprit de dialogue qui, par le passé, n'a pas toujours été de mise dans cette entreprise.

Je me suis beaucoup étendu sur les problèmes de la marine marchande. Mais les autres secteurs de votre budget mériteraient un examen aussi approfondi.

Les crédits réservés à la pêche restent cette année à un niveau acceptable si on tient compte des contraintes du P.O.P. - le programme d'orientation pluriannuel - et des permis de mise en exploitation. Si les crédits de paiement semblent accuser une baisse sensible, c'est essentiellement dû, me semble-t-il, à un phénomène de régularisation, des retards intervenant chaque année dans la consommation des crédits dans l'attente des décisions communautaires.

La pêche connaît par ailleurs des problèmes liés aux quotas. Il est indispensable d'obtenir des apaisements de la Communauté, mais aussi peut-être de prendre des mesures

nationales en concertation avec la profession pour éviter l'arrêt brutal de la pêche de certaines espèces, comme le cabillaud ou le merlan, avant la fin de la présente année. L'interdiction de pêcher le week-end, des restrictions sur la taille des captures sont peut-être à envisager de façon à éviter cette rupture brutale. La gestion actuelle des quotas montre les difficultés et les risques que cela fait courir à nos professionnels.

La pêche industrielle a, cette année, été la plus sévèrement touchée. Nos démêlés avec le Canada et les incidents franco-français dans les eaux nord-américaines ont accentué un phénomène qui se profilait : la raréfaction des lieux de pêche et l'insuffisance de la ressource.

Il faut que nos navires de grande pêche puissent explorer de nouveaux lieux et pour cela des aides spécifiques sont nécessaires pour les campagnes expérimentales au moment même où la C.E.E. réduit les siennes. Cela ne peut se concevoir qu'au coup par coup par une contractualisation entre l'armateur et le ministère.

M. le président. Monsieur le rapporteur, il vous faut conclure.

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. A propos des aides nationales, je me félicite que vous ayez apporté des modifications aux conditions d'attribution : il y a cette année un assouplissement pour les navires primables ; ces aides s'adressent aussi aux investissements à terre comme les criées ou les halles à marée ou encore aux opérations de commercialisation. Ce sont de bonnes mesures.

Néanmoins des progrès sont encore à réaliser car le déficit du commerce extérieur pour les produits de la mer poursuit sa progression, même si cette dernière est moindre que les années passées. Ce déficit qui était de 6,3 milliards de francs en 1986 a progressé de 28 p. 100 en 1987 et de 9,9 p. 100 en 1988.

Une meilleure organisation de la transformation et de la commercialisation est à rechercher.

Concernant les ports, je me bornerai à un examen très succinct des crédits, un groupe de travail de notre commission devant présenter un rapport au mois de décembre sur la situation des ports français face à la concurrence européenne.

Globalement, le trafic dans les ports s'est amélioré cette année.

Quant à leur situation financière, elle s'est, elle aussi, nettement améliorée du fait d'une certaine reprise de trafic, de la diminution des coûts de personnels liée à la chute des effectifs, mais aussi de la réduction de la dette qui est passée de 3,6 millions de francs à 2,1 millions en 1988.

Certes beaucoup reste à faire pour améliorer la compétitivité et lutter plus efficacement encore contre les détournements de trafic. Chacun se félicite des mesures prises par le Gouvernement pour améliorer l'acheminement vers les ports, qu'il s'agisse des plans routiers ou autoroutiers, de la mise au gabarit B+ de la voie ferrée Le Havre-Paris. Seule la voie navigable reste encore très en retard par rapport à nos concurrents de l'Europe du Nord.

M. le président. Monsieur Beauvils, il vous faut réellement conclure !

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Je suis dans la conclusion réelle, monsieur le président. *(Sourires.)*

En ce qui concerne la manutention, de très gros et coûteux efforts, coûteux au sens financier et social du terme, ont été effectués. Les problèmes ne se posent pas seulement pour les effectifs des docks. La multiplication des opérations, la dispersion des entreprises sont aussi un facteur de rigidité et de coût non négligeables.

Les investissements portuaires progressent de 3 p. 100. Mais chacun sait que l'essentiel des investissements portuaires se trouvent dans les contrats de plan Etat-région pour un montant total de 2,82 milliards de francs.

Mes chers collègues, le président me rappelle à l'ordre car j'ai dépassé mon temps de parole...

M. Ambroise Guellac. Il a raison !

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Bien sûr !

... je vous renvoie à mon rapport écrit pour les cultures marines, secteur qui doit cesser d'être expérimental pour entrer davantage dans le monde industriel, pour le littoral, la

formation ou la recherche, pour la sécurité ou la police. Sur ce dernier point, je note seulement qu'une nouvelle forme de délinquance se développe sur les plages avec les déplacements dangereux et irresponsables d'engins de plus en plus rapides.

Messieurs les ministres, mes chers collègues, ce projet de budget pour 1990 ne permettra pas de tout faire, mais il en va de même de tous les budgets. Il est un bon compromis entre tout le souhaitable et la satisfaction des besoins essentiels et indispensables pour mener une politique de la mer.

Parce qu'il dégage des crédits importants : plus de 6 milliards de francs, parce qu'il s'attaque résolument aux problèmes du secteur, parce qu'il met en place les moyens d'une politique de la mer, le rapporteur, suivi par la commission, vous invite, mes chers collègues, à voter les crédits inscrits au budget de la mer. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, qui ne dispose que de cinq minutes.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Messieurs les ministres, mes chers collègues, dans mon propos trop bref je n'ai pas la possibilité d'analyser les dépenses du ministère de la mer, mais je veux souligner les choix internationaux qui peuvent être faits dans ce domaine.

Ces choix ont une incidence de plus en plus grande sur la situation de la marine marchande, sur la politique de la pêche et sur l'ensemble des activités liées à la mer, notamment en matière portuaire ou dans les luttes contre la pollution marine.

Mais à l'inverse, la discussion des crédits de la mer ne peut pas ne pas tenir compte de l'internationalisation croissante des enjeux. A-t-on conscience dans ce pays que la part du commerce extérieur maritime dans le commerce extérieur total a été ces dernières années de 57 p. 100 en tonnage et de 33,5 p. 100 en valeur, soit un chiffre d'affaires estimé à plus de dix-neuf milliards de francs et une valeur ajoutée de six milliards de francs ?

Sait-on que le transport maritime est fondamentalement une activité en croissance ? En dehors du transport de pétrole brut qui a baissé de 15 p. 100 en douze ans, la demande mondiale est en progression régulièrement soutenue du fait du développement des échanges internationaux. En effet, les échanges maritimes mondiaux de vrac et de marchandises diverses ont augmenté de 40 p. 100 sur les douze dernières années, ce qui correspond à une progression moyenne de 3 p. 100 par an.

Dans le même temps, la flotte sous pavillon français a été divisée par près de deux en nombre et par près de trois en capacités de transport, compte tenu certes de la disparition des très grands pétroliers. Mais cette baisse illustre parfaitement la situation de crise dans laquelle nous nous trouvons depuis de nombreuses années maintenant.

La simple poursuite de la tendance actuelle conduirait, sans mesures nouvelles, à la disparition à terme de notre marine marchande. Une telle politique ne serait pas seulement payée par l'armement lui-même mais par l'Etat tout entier en termes de déficit extérieur, sans parler des conséquences stratégiques.

J'ai souligné d'année en année à cette même tribune la nécessité d'une vigoureuse riposte européenne et de l'instauration d'une politique communautaire du transport maritime car les flottes de commerce européennes, soumises aux effets du libre-échange intégral et à la concurrence des pavillons de complaisance et des pays à bas salaires, sont elles-mêmes menacées de disparition. Aussi, on est en droit de s'interroger aujourd'hui avec gravité sur l'avenir d'une activité qui ne bénéficie, à la différence de toute autre en Europe, d'aucune protection minimale, ni douanière ni contingente.

Malgré les premiers éléments d'une politique communautaire que représentent les quatre règlements du 22 décembre 1986, l'on ne peut aujourd'hui que faire le constat d'un désaccord profond subsistant entre les Etats membres sur la façon de stopper le déclin accéléré des flottes européennes et l'hémorragie de l'emploi maritime.

Je déclarais l'an dernier, à l'occasion du vote du budget : « Dans de telles conditions, il devient difficile d'imaginer toute solution de survie à moins de généraliser les subven-

tions aux flottes communautaires ou bien d'aligner leurs conditions d'exploitation sur celles de leurs concurrents internationaux. »

Malheureusement, c'est cette dernière solution qui a été mise en œuvre par les principaux pays européens avec l'institutionnalisation de l'utilisation, à bord de navires sous pavillon national, d'une main-d'œuvre étrangère employée soit à des conditions nationales, soit à des conditions internationales. Que ce soit en Allemagne avec la création d'un second registre, en Norvège ou au Danemark avec la création d'un registre maritime international, on aboutit le plus souvent à ce que seul le commandant soit obligatoirement un national. Dans le cas du Royaume-Uni, l'équipage sous pavillon des Bermudes, des îles Cayman, de Gibraltar, des Îles de Man ou encore de Hongkong ne compte guère que le capitaine de nationalité britannique.

Dans le même temps, ces pays réduisaient le coût pour l'armateur de la main-d'œuvre nationale par voie de réduction des charges sociales et fiscales et, notamment par le biais fiscal, le coût du capital pour favoriser l'investissement.

La création d'un registre maritime luxembourgeois constitue l'illustration la plus récente des ripostes possibles, qui traduit parfaitement la nature du problème posé.

De nombreux espoirs placés dans la construction d'un véritable espace maritime européen, avec la création d'un pavillon européen, ont été déçus. Le registre Euros, qui serait optionnel et additionnel par rapport aux registres nationaux, tel qu'il ressort des propositions du commissaire européen M. Van Miert en conseil des ministres des transports de la Communauté du 5 juin 1989, apparaît même comme une mauvaise réponse à un vrai problème bien posé ! Il créerait notamment une concurrence intracommunautaire et nuirait à notre cabotage qui bénéficie actuellement du monopole de pavillon.

Il vous appartenait, monsieur le ministre, d'en tirer les conséquences et de mettre en œuvre un plan de soutien qui constitue une réponse à la concurrence internationale. Certes, ce n'est pas la solution que nous appelions de nos vœux. Ce n'est un secret pour personne ! Mais pouvons-nous affirmer aujourd'hui, en notre âme et conscience, eu égard aux enjeux et à la nécessaire présence française sur les mers du monde, qu'il y en avait une autre ? Je ne le crois pas.

Mais ce débat, aussi important et ouvert soit-il, ne doit pas occulter l'acte extrêmement positif que constitue le plan de soutien à la flotte de commerce, dont le caractère pluriannuel - le Gouvernement s'est engagé pour cinq ans - empêche l'adhésion des partenaires concernés.

Ce plan comporte trois volets d'aides : les aides directes à caractère budgétaire, les aides à caractère social et les aides à caractère fiscal. Je n'y reviens pas, sauf pour souligner combien est satisfaisant le remboursement à 100 p. 100 de la taxe professionnelle des entreprises d'armement, que je réclamais avec d'autres depuis longtemps. Tout aussi déterminant est l'aménagement du régime quirataire, ainsi que cela a été souligné.

La suite logique de cet aménagement de la fiscalité pour réduire les charges de l'armement français et permettre de drainer des capitaux dans des conditions qui le rapprochent de ses homologues européens réside dans la non-imposition des plus-values de cession de navires lorsqu'elles sont réinvesties dans le secteur maritime. Alors que la plupart de nos partenaires européens admettent que ces plus-values soient affectées en franchise d'impôt à un fonds de réserve pour investissement, les dispositions actuelles pénalisent lourdement les investisseurs français. Aussi, monsieur le ministre, serait-il hautement souhaitable de prévoir leur exonération en cas de réemploi.

Je voudrais, en terminant, évoquer brièvement la nécessité d'une nouvelle définition de la politique des pêches en Méditerranée, prenant en compte la dimension européenne mais aussi la dimension internationale.

A l'inverse de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord, où l'on met en commun les zones économiques des Etats membres pour organiser une gestion de la ressource, en prenant les droits antérieurs de nos pêcheurs comme référence, il n'existe pas de politique européenne en Méditerranée.

Vous avez choisi, monsieur le ministre, dans le cadre de la présidence du conseil des ministres de la pêche de la Communauté européenne, de mettre en place une réglementation communautaire en Méditerranée. Je vous en félicite.

Cette réglementation devrait prendre en compte la gestion de la ressource, l'évolution des techniques et des flottilles, les droits historiques de nos pêcheurs et donc la nécessaire répartition de l'espace, et les intérêts des pays tiers riverains.

Je ne doute pas un instant que vous puissiez aboutir. C'est aujourd'hui nécessaire, comme l'était à l'époque l'Europe bleue. Nous vous y aiderons !

C'est pour toutes ces raisons, et pour bien d'autres qui sont énoncées dans mon rapport écrit, que la commission des affaires étrangères et son rapporteur ont conclu à un avis favorable à l'adoption des crédits de la mer pour 1990. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Mes chers collègues, je me suis montré très libéral... à l'égard des rapporteurs ! Je demande maintenant aux orateurs inscrits de bien vouloir respecter au mieux leur temps de parole.

La parole est à M. Jean-Yves Le Drian, pour cinq minutes.

M. Jean-Yves Le Drian. Je vais essayer, monsieur le président !

Messieurs les ministres, mes chers collègues, mon ami Gilbert Le Bris qui devait donner le point de vue du groupe socialiste dans ce débat et qui est empêché m'a communiqué une citation. Il y a 200 ans, le cahier de doléances de la sénéchaussée de Concarneau commençait ainsi :

« Comme le meilleur des pères, notre bon roi écoute aujourd'hui tous les enfants... Sa Majesté ignore les causes qui empêchent le nombre de ses marins de s'accroître et sa marine de devenir plus considérable ; il est donc de notre devoir et de notre intérêt de les lui faire connaître... »

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est beau !

M. Jean-Yves Le Drian. On aurait pu trouver de semblables cahiers de doléances dans d'autres sénéchaussées du littoral que nous représentons dans l'intimité de cette après-midi maritime. Cela montre bien que le combat pour la reconnaissance de l'enjeu maritime de notre pays n'est jamais fini. Aujourd'hui comme hier, nous souffrons les uns et les autres, si je peux me permettre l'expression, d'un certain déficit culturel à l'égard des enjeux maritimes de la France. C'était vrai hier. Ça l'est encore aujourd'hui ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre.)*

Je crois, monsieur le ministre chargé de la mer, que vous l'avez particulièrement senti au cours de l'été car, si Bercy est un quai, il est tout de même bien loin de la mer *(Sourires)*, et je voudrais ici rendre hommage à la détermination dont vous avez fait preuve au cours de cette partie difficile pour faire reconnaître en particulier les droits et les enjeux de notre marine marchande.

Après le budget de 1989, qualifié de transition, le budget pour 1990 apparaît comme celui de la détermination.

Je ne reviens pas sur les éléments du rapport que le Premier ministre, M. Delebarre et vous-même m'avez confié, mais je voudrais exposer bien clairement les grands pas en avant acquis au cours de l'été.

Premièrement, la pluriannualité. C'est bien la première fois depuis très longtemps qu'un gouvernement s'engage sur plusieurs années et qu'il définit les règles du jeu. Jusqu'à présent, personne ne les connaissait et elles étaient renouvelées d'année en année en fonction des aléas budgétaires ou politiques. Il y a maintenant des règles claires.

Deuxièmement, l'effort. On peut habiller un plan de toutes sortes de manières mais il est clair que le plan proposé aujourd'hui - aides à l'investissement, aides à la consolidation et dispositions fiscales annexées - est celui qui engage le plus l'Etat en faveur de la marine marchande depuis très longtemps. Le chapitre 63-35 est ainsi supérieur de 58 p. 100 à la moyenne annuelle des autorisations de programme affectées à la marine marchande depuis 1983.

Il y a pluriannualité, il y a effort important. Il y a affirmation d'une détermination.

Troisièmement, vous avez voulu qu'il y ait une diversité et vous n'avez voulu sacrifier aucun des secteurs du transport maritime pourtant si multiforme. La volonté de marquer quelques axes forts ne vous a pas conduit pour autant à accepter que les navigants français, les armements français et

le pavillon français renoncent à intervenir sur des pans entiers du transport maritime en dépit sans doute de quelques tentations exprimées ici ou là.

Quatrièmement, vous avez affirmé l'urgence du renouvellement de la flotte, et annoncé un certain nombre de dispositions réglementaires et législatives. Il serait souhaitable qu'elles soient mises en œuvre rapidement et que, ainsi qu'on l'a demandé à cette tribune tout à l'heure, le dispositif concernant les plus-values sur les cessions soit retenu. La commission des finances a refusé. Il est tout à fait indispensable qu'il soit pris en compte au cours de cette session budgétaire, repris soit par le Sénat, soit par nous-mêmes lors de la suite de l'examen du projet de loi de finances.

Cinquièmement, en ce qui concerne l'immatriculation sous pavillon français aux terres australes, vous avez clairement indiqué les raisons qui ont conduit le Gouvernement à maintenir cette possibilité tout en la faisant évoluer et les limites que vous entendez lui assigner.

Nous aurons à juger les nouvelles modalités d'immatriculation aux T.A.A.F. à la lumière de l'utilisation qu'en feront les armements dans les mois qui viennent, sous forme de retour en flotte, et, le cas échéant, à en tirer les conséquences, dans la ventilation des aides, sur le budget suivant si, d'aventure, les réponses n'existaient pas ou si des détournements avaient lieu.

En effet, ainsi que je l'avais souligné publiquement dans une autre circonstance, un plan ne vaut que si l'on s'en sert. Votre plan ne vaudra que si les acteurs du transport maritime prennent les uns et les autres leurs responsabilités dans la concertation. C'est ce que vous avez voulu et c'est, je crois, ce qui peut se produire si, de part et d'autre, la détermination existe.

Je voudrais, si vous me le permettez, monsieur le président, dire deux mots sur la pêche au nom du groupe socialiste...

M. le président. Rapidement, monsieur Le Drian, car vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Jean-Yves Le Drian. Oui, monsieur le président, mais cinq minutes, c'est court !

M. le président. C'est votre groupe qui a choisi de vous accorder cinq minutes !

M. Jean-Yves Le Drian. La pêche est, si l'on peut dire, dans une situation de « gros temps ». La profession souffre de la mise en place du P.O.P., le plan d'orientation pluriannuel, et du permis de mise en exploitation. Certes, il était indispensable de mettre en place des outils de contrôle pour préserver la pérennité de la ressource et l'avenir de la pêche communautaire, mais il n'est pas sûr que les critères retenus tiennent compte suffisamment des réalités historiques, régionales et sociales.

Il nous faut des P.O.P. de solidarité entre les générations, des P.O.P. de solidarité interrégionale et non des P.O.P. d'économie dirigée comme certains les perçoivent aujourd'hui. Il serait donc souhaitable d'entreprendre une révision des critères et des méthodes et vous en êtes, je crois, conscient, monsieur le ministre.

Pourriez-vous, par ailleurs, nous faire part de vos intentions à la suite des dernières propositions d'aides du F.E.O.G.A. pour la construction de navires de pêche neufs. Certes, la France peut être satisfaite dans le domaine de la pêche industrielle, mais, pour la pêche artisanale, le bilan est assez difficile sinon catastrophique, d'où une très grande inquiétude aujourd'hui dans les ports artisanaux français. Vous en convenez vous-même puisque vous avez l'intention de demander un nouvel examen.

Enfin, concernant l'Europe bleue, nous avons parfois le sentiment qu'il y a deux catégories de poissons, le poisson « captif », communautaire, pour lequel on respecte les règles et auquel on impose des prix de retrait, et le poisson « libero » qui, débarqué à Las Palmas, ou de Norvège, au Danemark ou ailleurs, devient communautaire sans avoir supporté les droits et sans avoir subi les contraintes.

En réalité, l'Europe bleue telle qu'elle s'organise est donc plus l'Europe de l'industrie de transformation que celle des producteurs. On ne pourra continuer dans cette voie sans des conflits lourds, et nous ne pouvons qu'approuver les initiatives que vous prenez pour éviter que l'Europe bleue maîrisée et prenant en compte les réalités des régions maritimes ne cède progressivement la place à une Europe passoire.

M. le président. Monsieur Le Drian, je vous prie de conclure !

M. Jean-Yves Le Drian. Je conclus, monsieur le président !

Monsieur le ministre, connaissant votre volonté d'aller dans ce sens et votre détermination à participer à une nouvelle reconquête de la mer dans les enjeux de notre politique nationale, le groupe socialiste votera ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht, pour quinze minutes.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président...

M. le président. Monsieur Rufenacht, pour une intervention générale, il est d'usage que les orateurs s'expriment à la tribune.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, c'est plus confortable ici, et j'ai l'impression d'être soutenu par le groupe qui est derrière moi. (*Rires et applaudissements.*)

M. le président. Dans ce cas...

M. Antoine Rufenacht. Même le Gouvernement applaudit, ce qui est rare dans l'hémicycle.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'applaudis votre humour !

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, mon propos portera essentiellement sur les problèmes liés à l'avenir de notre marine marchande. Tel est bien aujourd'hui le sujet majeur de notre réflexion et de nos préoccupations lorsque l'on passe en revue les grandes lignes du budget de la mer.

Trois remarques avant d'aborder la question de la flotte de commerce.

Premièrement, au sujet des ports autonomes, nous nous réjouissons, monsieur le ministre, de la poursuite des grandes orientations prises par votre prédécesseur : le versement des dotations en capital, annoncé en 1987, et attribué sur des bases de rémunération raisonnables, les plans de modernisation et de productivité visant à réduire les coûts de maintenance et à améliorer la compétitivité de nos grands ports face à la concurrence européenne.

Deuxièmement, en ce qui concerne la pêche, comment ne pas être préoccupé par le déficit considérable de notre balance commerciale dans un secteur qui bénéficie aujourd'hui d'une conjoncture générale plutôt favorable et pour lequel, précisément, un effort particulier devrait être engagé afin que cette conjoncture se traduise par des emplois nouveaux et par des recettes en devises accrues.

Et, puisque j'évoque la pêche, je vous demande d'être attentif, monsieur le ministre, au problème des quotas de pêche et surtout de leur répartition équitable sur toutes les parties du littoral.

Enfin, troisième remarque - c'est peut-être un peu le président d'une association d'élus du littoral qui s'exprime -, il faut être attentif aux schémas de mise en valeur de la mer. Les crédits dans ce domaine sont en forte progression - je vous en donne volontiers acte -, mais un grand nombre d'élus considèrent qu'il faut pousser les feux et accélérer les procédures.

J'en viens à la marine marchande.

C'est un vaste sujet qui a été mis au premier rang de l'actualité grâce à l'action courageuse et opiniâtre d'Ambroise Guellec, soutenue sans défaillance par le Premier ministre de 1986 à 1988. C'est un dossier sur lequel s'est manifestée la continuité de la volonté gouvernementale, au moins au niveau de la démarche et du discours, avec la mission confiée par le Premier ministre à notre collègue Jean-Yves Le Drian.

Quel bilan tirer aujourd'hui de cette action ? En tout état de cause, ce ne peut être qu'un premier bilan d'étape, puisque le budget de la mer pour 1990 ne fait que mettre en place une fraction du premier cinquième d'un plan qui se présente comme un plan quinquennal.

En toute objectivité, monsieur le ministre, je crois qu'on peut vous rendre hommage sur deux points.

D'abord, il faut souligner le maintien, voire l'extension, de l'immatriculation Kerguelen.

C'est une décision sage. A vrai dire, ainsi que l'ont souligné d'autres orateurs qui m'ont précédé, c'était la seule possible pour ceux qui veulent avant tout défendre le pavillon français et le plus grand nombre possible d'emplois français, et qui savent que l'alternative, c'est le pavillon de complaisance.

C'est également la seule manière d'aborder l'avenir de façon positive, c'est-à-dire avec l'espoir et la volonté d'amorcer progressivement un mouvement de retour vers le pavillon tricolore, dans des conditions certes différentes de celles d'autrefois, mais comment rester immobiles dans un monde qui change, dans une Europe qui s'organise, pas toujours comme nous le souhaiterions, et dans un secteur économique par nature ouvert sur le grand large ?

Ensuite, je crois qu'il faut se féliciter, et vous féliciter, monsieur le ministre, de l'annonce que vous avez faite dans un récent communiqué de presse d'un « encouragement fiscal pour les personnes physiques à l'investissement en navires sous le régime de la copropriété ».

Les spécialistes que nous sommes l'auront compris. Il s'agit de l'aménagement fiscal du régime du quirat décidé par le Gouvernement, qui a pour objet de « favoriser le financement des moyens navals par le recours à l'épargne des particuliers et qui est destiné à mieux assurer en France le caractère attractif de ce mode de financement pour orienter l'épargne privée vers les investissements maritimes ». Vous aurez reconnu là aussi, monsieur le ministre, les termes mêmes de votre communiqué.

Diriger l'épargne des Français vers l'investissement naval et aligner notre système national sur le système en vigueur dans les autres pays, telle est l'orientation prise par le Gouvernement. Elle nous paraît aller dans le bon sens.

En revanche, sur deux points essentiels, nous ne pouvons que marquer notre déception.

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Ah !

M. Antoine Rufenacht. Il s'agit d'abord - M. Beauvils l'a dit avant moi et j'abonde dans sa direction...

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Cela devient inquiétant pour moi !

M. Antoine Rufenacht. ... comme dans beaucoup de circonstances lorsque lui comme moi parlons avec bon sens - de la taxation des plus-values provenant de la cession de navires. Elles sont, dans la législation actuelle, régies par le droit commun : 16 p. 100 aujourd'hui, peut-être 19 p. 100 demain avec l'aide de M. Beauvils et de ses amis, peut-être plus, pour les plus-values à long terme, les plus-values à court terme étant purement et simplement intégrées dans les comptes d'exploitation, c'est-à-dire soumise à l'impôt sur les sociétés.

La non-imposition de ces plus-values, à condition naturellement qu'elles soient réinvesties à bref délai, par exemple dans un délai de trois ans, paraissait une mesure parfaitement adaptée à l'activité maritime et de nature à inciter les entreprises d'armement à renouveler l'outil de production dans des conditions qui ne soient pas pénalisantes pour elles et qui, on ne le soulignera jamais assez, accroissent pour demain les emplois dans des régions par ailleurs très sinistrées.

Les activités de cabotage, notamment, souhaitent ardemment, monsieur le ministre, bénéficier de cet aménagement. Un amendement en ce sens a été présenté par nos collègues, puis retiré. Nous savons qu'il serait vain de le reprendre sans l'accord du Gouvernement qui ne manquerait pas d'invoquer l'article 40 de la Constitution, mais nous regrettons que, dans cette affaire, vous n'ayez pas accepté de faire preuve d'esprit d'innovation.

L'autre déception, la plus forte, tient au niveau de l'aide à l'investissement inscrit dans le budget pour 1990. Un effort est consenti. Comment pourrait-il en être autrement après les espérances soulevées par le contenu du rapport Le Drian ? Mais il y a loin des propositions aux réalités. Le niveau des crédits 1990 rend, dès le départ, peu crédible la réalisation du plan gouvernemental.

Monsieur le ministre, vous êtes un ministre de la mer qui veut prouver qu'il est digne de son prédécesseur pour assurer la défense et le développement de la flotte française. Vous êtes d'ailleurs placé dans le droit fil de son action qui, on ne le soulignera jamais assez, n'avait pas bénéficié, à l'époque, d'un soutien ardent de la part des députés de votre groupe.

M. Albert Danvers, rapporteur spécial. On l'a toujours fait !

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer. Les temps changent !

M. Antoine Rufenacht. Les temps changent et le bon sens arrive à chacun, vous avez raison de le dire.

Vous appartenez, monsieur le ministre, à un gouvernement qui bénéficie en outre d'une conjoncture financière et fiscale, il faut le dire, particulièrement favorable. En somme, tous les éléments étaient réunis pour un budget résolument tourné vers l'avenir. Pourtant, mon groupe parlementaire n'arrive pas à partager l'enthousiasme sympathique, juvénile et presque communicatif du rapporteur spécial de la commission des finances.

Nous n'avons pas de raison de vous faire un procès d'intention, et le député du Havre moins qu'un autre. Mais nous ne pourrions vous juger que sur la durée. Vous n'en disposez pas encore et nous ne pouvons évidemment pas vous le reprocher, même si nous le regrettons. En revanche, les chiffres qui figurent dans votre budget ne sont manifestement pas à la mesure des ambitions affirmées.

En l'état, mon groupe parlementaire ne pourra pas vous apporter son soutien.

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Quelle surprise !

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, sur les quinze minutes de temps de parole qui m'avaient été attribuées, j'en ai utilisé à peine que dix. Je me demande si le Gouvernement ne pourrait pas, dans ces conditions, faire un geste vers le groupe parlementaire que je représente, ce qui pourrait peut-être nous inciter à réviser notre position. Naturellement, je le laisse libre de choisir l'acte gratuit qu'il accepterait de consentir dans la liste que je viens de dresser. (Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)

M. le président. La parole est à M. André Duroméa, pour dix minutes.

M. André Duroméa. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, lors de la présentation à la presse de votre budget, monsieur le ministre, vous vous êtes félicité de l'augmentation des crédits destinés à la mer pour 1990. Il convient cependant de s'interroger sur leur destination et sur l'utilisation que vous allez en faire.

En effet, une fois retirés les 68 p. 100 qui vont à l'E.N.I.M., il ne reste plus que 2 milliards de francs pour les autres domaines d'intervention du ministère. C'est, vous en conviendrez avec moi, bien peu pour sauvegarder et développer ce secteur essentiel de notre économie.

Après un an d'incertitudes, le Gouvernement a enfin annoncé, fin août, ses propositions pour la marine marchande. Elles s'inscrivent globalement dans la logique économique de votre prédécesseur, dont l'orientation d'internationalisation de notre flotte avait fait et continue de faire tant de dégâts dans ce secteur.

En fait, une nouvelle fois, les mesures prévues provoquent le mécontentement des marins, des officiers et de tous leurs syndicats, et ils se sont mis en grève pour vous le faire savoir.

En premier lieu, le plan annoncé ne correspond pas aux enjeux et ressemble plus à des mesures d'accompagnement du déclin qu'à la volonté de reconquête de notre filière maritime. Aucune garantie n'est donnée pour la sauvegarde de l'emploi, et il est d'ailleurs annoncé, de façon officieuse par le C.C.A.F., le comité central des armateurs de France, la suppression de 4 000 emplois en cinq ans dans le secteur maritime. J'aimerais donc que vous me confirmiez, ou plutôt que vous infirmiez, ces informations.

Du 1^{er} janvier 1987 à aujourd'hui, le nombre de navigants est passé de 12 690 à 10 600, soit une nouvelle diminution d'environ 16,5 p. 100 des postes de marins et d'officiers.

Le nombre des navires, lui, est passé de 278 en 1987, à 235 de nos jours, dont une trentaine sous pavillon des Kerguelen.

Notre flotte n'est plus ainsi qu'au dix-neuvième rang mondial et n'assure plus environ que 13 p. 100 des échanges transitant par nos ports.

La dotation annoncée de 400 millions de francs pour notre flotte de commerce ne correspond donc vraiment pas à son rôle stratégique dans l'acheminement de notre commerce extérieur. Notre collègue M. Le Drian, dans son rapport, annonçait ainsi qu'un montant annuel de 560 millions de francs d'aide pendant cinq ans devait être considéré comme un strict minimum pour la sauvegarde de notre marine marchande.

J'ajoute que l'amélioration actuelle des résultats des armements français et le redressement appréciable des taux de fret créent les conditions nécessaires pour conforter notre flotte sous pavillon national.

Cela ne paraît pas être votre choix, monsieur le ministre, d'autant que si l'on compare l'effort budgétaire de 1990 pour l'aide à la flotte de commerce à celui de 1986, il a presque été divisé par deux.

Par ailleurs, l'impact de l'aide à l'investissement est à relativiser lorsque l'on sait qu'un porte-conteneurs moderne coûte entre 250 et 500 millions de francs et que vous n'accordez que 40 millions de francs au maximum par navire pour une enveloppe globale de 196 millions de francs, y compris les reports de crédits de 1989.

En second lieu, se pose le problème du devenir de notre flotte sous pavillon national. En effet, monsieur le ministre, après avoir annoncé que vous étiez plutôt contre le pavillon des Kerguelen, vous avez décidé finalement d'étendre l'immatriculation sous ce pavillon à tous les navires à la demande. C'est une grave menace pour l'emploi de nombreux navigants français et, d'ores et déjà, les organisations syndicales ont évalué entre un tiers et un quart la proportion de navires sous pavillon national qui pourrait passer sous cette immatriculation.

Quelles garanties pouvez-vous nous donner que les armateurs ne demanderont pas également à faire passer sous ce pavillon de complaisance leurs navires de ligne grâce à des prétextes futiles du type « changements occasionnels de destination ou de cargaison » ? Les déclarations de certains armateurs le confirment déjà.

Il est donc temps de se mobiliser pour que soient supprimés les pavillons de complaisance, et en premier lieu le nôtre, et de mettre en œuvre des mesures permettant le retour sous pavillon national des navires. Il faut également, sur le plan international, abolir la discrimination raciale et salariale à bord et harmoniser dans le progrès les conditions sociales des gens de mer.

Quant à la C.G.M., compagnie nationale, qui devrait être le fer de lance de notre marine marchande, il n'y a toujours pas de dotation spécifique prévue pour elle. Sa situation est donc alignée sur celle des autres armements sans que l'Etat joue son rôle d'actionnaire.

La direction de C.G.M. doit d'ailleurs annoncer prochainement un plan d'entreprise, qui lui permettra peut-être, à l'égal des autres compagnies, d'obtenir des fonds publics. Allez-vous demander, monsieur le ministre, qu'en contrepartie de l'octroi de ces fonds, la direction s'engage sur un certain niveau d'emplois et de navires à maintenir, voire à faire revenir, sous pavillon national ?

Il est également nécessaire que la loi de 1928, qui fait obligation aux pétroliers de transporter au moins 66 p. 100 de leurs importations par des navires battant pavillon national, soit étendue aux importations de produits raffinés. Son application doit aussi être beaucoup plus stricte qu'à l'heure actuelle.

Par ailleurs, le vieillissement de notre flotte pétrolière nécessiterait pour son renouvellement que les dispositifs d'aide à l'investissement lui soient appliqués.

Concernant les 200 millions de francs préconisés par M. Le Drian pour la consolidation et la modernisation des lignes régulières et le transmanche, vous n'en avez retenu que la moitié.

Pour le transmanche, la filialisation de l'armement naval S.N.C.F., avec l'entrée de la Sealink U.K. dans le capital, constitue le coup d'envoi de la privatisation. Ce serait la remise en cause du statut des navigants, en particulier des agents du service général, comme cela se pratique déjà à la B.A.I.

Les résultats financiers enregistrés au titre de l'année 1988 et les perspectives chiffrées jusqu'en 1993 montrent pourtant qu'il est possible de dégager des masses financières importantes pour entretenir, moderniser, construire des navires compétitifs pour répondre à la demande.

Avec les maires communistes de Dieppe et de Calais, je veux ici réaffirmer notre volonté de voir le pavillon français maintenu et développé dans le cadre de l'armement naval S.N.C.F. C'est pourquoi nous soutenons les marins en grève.

Dans le plan que vous avez annoncé, le lien avec les chantiers navals est également complètement négligé. L'octroi d'aides à l'investissement n'est pas lié à la construction de navires en France et les armateurs français continuent de passer commandes à l'étranger.

Le vieillissement de notre flotte, son nécessaire renouvellement, devraient se traduire par la mise en place d'un plan pluriannuel, assurant à nos chantiers un plan de charge.

Pour les ports maritimes, la participation de l'Etat est de l'ordre de 300 millions de francs. Le Conseil national des transports avait estimé, lui, à 400 millions de francs le niveau nécessaire de financement pour le X^e Plan, cette somme étant d'ailleurs elle-même modeste par rapport aux financements que la Belgique, par exemple, consacre à ses ports, et sans commune mesure avec les intérêts en jeu.

Par ailleurs, une nouvelle fois, la subvention de fonctionnement aux ports autonomes régresse de 1,2 p. 100 en francs courants. Le patronat de la manutention portuaire, l'U.N.I.M., plutôt que de combattre ces baisses de subvention, préfère s'attaquer au statut et à l'emploi des dockers. C'est également le sens du rapport de M. Brossier.

Je me félicite que la mobilisation des dockers ait permis de repousser les décrets mettant en cause leur statut. Les effectifs continuent pourtant à diminuer : ils étaient 8 816 dockers professionnels au 31 décembre 1988, contre 9 748 au 31 décembre 1987.

Je pense que la cristallisation des problèmes de la filière portuaire française sur les dockers permet à certains de masquer leur propre responsabilité en ce qui concerne les détournements de trafics !

Les crédits destinés à la pêche, quant à eux, sont stables en autorisations de programme et en forte baisse pour les crédits de paiement.

La pêche maritime française constitue un secteur économique important et conditionne l'avenir des nombreuses régions littorales. Or, le déficit de notre commerce extérieur en ce domaine s'est creusé dans les six premiers mois de 1989 : 3,7 milliards contre 3,5 en 1988.

Une révision des niveaux de quotas et de leur périodicité, en liaison avec les organismes professionnels et les syndicats, est donc nécessaire. Le Gouvernement s'est engagé, en vertu du plan d'orientation pluriannuel décidé à Bruxelles, dans une politique qui réduit les capacités de notre flottille, provoque le blocage de son renouvellement et une baisse de l'activité des chantiers de construction navale.

En revanche, l'augmentation des crédits destinés à la modernisation des magasins de mareyage et des halles à marée répond à la nécessité d'améliorer le circuit de commercialisation des produits de la pêche.

Pour conclure, je dirai que les crédits destinés à la mer ne correspondent pas aux enjeux en vigueur dans ce secteur. Ils vont d'ailleurs, une nouvelle fois, servir à s'attaquer à l'emploi des travailleurs de la filière maritime.

Pourtant, le poids de ses activités, la maîtrise de nos échanges, nécessiteraient un plan de développement de l'ensemble de la filière maritime. Celui-ci devrait être mis en place en concertation avec les organisations syndicales et professionnelles, et ce avec des objectifs de couverture de notre commerce extérieur par mer, de maintien de l'emploi et de la protection sociale des salariés.

Ce budget ne correspondant vraiment pas aux besoins de ce secteur, les élus communistes voteront contre.

Mme Muguette Jacquaint. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Aimé Kerguéris, pour cinq minutes.

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, parler du budget de la mer en cinq minutes est un exercice impossible. Aussi me contenterai-je de vous poser des questions.

Premier dossier, celui de la marine marchande. Face aux graves difficultés que connaît notre marine marchande, votre gouvernement, messieurs les ministres, a cherché des solutions. Pour cela, il a nommé un « Monsieur marine marchande » qui a rendu un rapport dans lequel il écrit : « Il faut non pas que l'Etat annonce un plan - je dirais un plan de plus - mais qu'il exprime une véritable politique maritime ».

Or, monsieur le ministre de la mer, je ne trouve pas, dans le projet de budget pour 1990 que vous nous présentez, une volonté politique capable de rétablir la situation, puisque des 535 millions de francs dont il est fait état dans le rapport de M. Le Drian et que celui-ci souhaitait ne pas scinder au niveau des actions, nous n'en sommes plus qu'à 400 millions de francs.

Cela m'amène à vous poser plusieurs questions.

En ce qui concerne l'aide pluriannuelle à la consolidation et à la modernisation des lignes régulières, le montant de l'aide apparaît des plus modestes comparé au nombre de navires et de personnels concernés, surtout compte tenu de l'absence d'une enveloppe spécifique destinée aux lignes transmanche. Quel sera, par conséquent, le champ d'application de cette aide ? Quels en seront les critères d'attribution, les modalités d'octroi, les contreparties exigées, notamment en ce qui concerne les aspects sociaux du plan d'entreprise ?

S'agissant des mesures fiscales, deux questions se posent. La taxe professionnelle de 1988 a été remboursée à 66 p. 100, conformément au plan marine marchande mis en place par M. Ambroise Guellec en 1986. Qu'en sera-t-il de la taxe professionnelle de 1990, pour laquelle les professionnels attendent un remboursement intégral ?

Ma deuxième question portera sur l'aide à l'investissement et la durée d'immatriculation française de navires d'occasion.

La durée d'immatriculation française obligatoire portée à huit ans apparaît en effet très excessive en ce qui concerne les navires d'occasion et de nature à faire perdre au mécanisme une grande partie de son efficacité. Le montant de la prime étant moins élevé pour les navires d'occasion, la durée minimale d'immatriculation nationale était, dans le texte de 1986, réduite de moitié. Avez-vous, monsieur le ministre, l'intention de rétablir cette péréquation ?

En ce qui concerne la flotte de pêche, vous avez déclaré le 18 octobre dernier à *Ouest-France* : « Je ne suis pas le flic de Bruxelles. » Je pense effectivement que le rôle de votre ministère est tout autre. La gestion d'une situation de crise est telle que celle que nous connaissons nécessite la confiance, la présence et un véritable engagement de la part des responsables politiques. Les professionnels attendent de vous des contre-propositions à Bruxelles - ils souhaiteraient, dirai-je, profiter de votre présidence du conseil des ministres des pêches - et la création de véritables outils modernes de gestion sur la plan national, permettant de sortir de cette situation de simple encadrement para-administratif.

Sur le plan communautaire, la France est soumise à un très strict encadrement, que ce soit au niveau du programme d'orientation pluriannuel ou de celui de la gestion sous quotas des ressources.

Ces contraintes sont lourdes et n'ont fait l'objet d'aucune contrepartie. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 45 millions de francs d'aides communautaires à la modernisation dans la deuxième tranche 1989, dont 4 millions de francs seulement pour la pêche artisanale.

Sur le plan national, le flou et le climat d'inquiétude règnent.

Ma question sera donc simple : les professionnels de la mer ont besoin d'être rassurés. Pour cela, ils ont besoin de preuves et d'initiatives. Quelles sont, monsieur le ministre, les actions que vous entendez mener dans ce domaine et les propositions que vous comptez faire et défendre à Bruxelles ?

La situation de l'E.N.I.M. me conduit à vous poser deux questions d'ordre très différent.

La première a trait à la situation financière du régime. Depuis plusieurs années, le nombre de cotisants ne cesse de diminuer tandis qu'augmente celui des pensionnés. Il s'ensuit

un déséquilibre financier croissant. Comment le Gouvernement entend-il dès lors améliorer à terme la structure financière de l'E.N.I.M. en préservant les droits des intéressés sans accroître à l'excès la charge qui en résulte pour le budget de l'Etat ?

En ce qui concerne l'insécurité en mer, j'ai deux questions à vous poser. Les crédits demandés au titre de 1990 pour la police maritime et la signalisation sont inférieurs, en francs courants, à ceux votés pour l'exercice en cours. Cette évolution n'est-elle pas préoccupante à un moment où il serait utile d'améliorer les équipements radar des C.R.O.S.S. et de rénover la flotille du service des phares et balises ?

Depuis plusieurs années, le montant des crédits alloués à la société nationale de sauvetage en mer est simplement reconduit. Cette reconduction serait-elle suffisante si la S.N.S.M. n'avait pas d'autre source de financement privé ?

Enfin, dernier point que j'aborderai ce soir : la valorisation et la commercialisation des produits de la pêche. J'avais déjà insisté, monsieur le ministre, sur ce point capital lors du précédent débat budgétaire. Et si j'y reviens aujourd'hui, c'est que je reste persuadé de son rôle important dans notre économie. Ma question sera donc simple : envisagez-vous de donner à ce secteur la place qui doit être la sienne dans notre économie grâce à des aides permettant la mise en place d'organisations professionnelles pour la commercialisation et la distribution des produits de la pêche ? Je pense sincèrement qu'il y a effectivement urgence à rétablir des situations qui vont à la dérive dans l'ensemble du domaine maritime.

J'aurais aimé contribuer pour ma part à un effort de votre ministère pour redonner à ce secteur la place qui doit être la sienne dans l'économie française. Malheureusement, je ne vois pas dans votre budget de véritable volonté politique permettant de sortir de la crise. C'est pourquoi le groupe U.D.F. ne le votera pas. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. Ambroise Guellec, pour cinq minutes.

M. Ambroise Guellec. Monsieur le président, je n'ose vous demander si ces cinq minutes me seront décomptées de la même façon qu'elles l'ont été pour les rapporteurs et pour certains orateurs.

M. le président. J'aurai, monsieur Guellec, la même tolérance pour vous que pour les autres, mais je vous demande la même compréhension.

M. Ambroise Guellec. Mon propos sera relativement court parce que je n'ai pas d'opposition de fond contre le budget présenté.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Alors, votez-le !

M. Ambroise Guellec. Je n'émet pas d'objection de fond, messieurs les ministres, parce que vous allez dans la voie que j'avais moi-même définie et suivie et que le gouvernement de Jacques Chirac avait mise en œuvre.

M. Léonce Deprez. La bonne voie !

M. Ambroise Guellec. Comment se fait-il alors que, dans l'ensemble du milieu maritime - transports maritimes, pêche, ports - on ressent cette morosité, je dirai même dans certains cas cette espèce de désespérance ? Et comment se fait-il que je doive néanmoins conclure tout à l'heure en disant que je ne serai pas en mesure d'engager mon groupe à voter pour ce budget ?

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Vous n'êtes pas logique avec vous-même !

M. Ambroise Guellec. Cela résulte de la manière dont les choses se sont passées. Pourquoi nous avoir présenté un plan pour la marine marchande, un 25 août, sous forme d'un bref communiqué ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Cela ne peut pas être la raison ! Ce n'est pas sérieux !

M. Ambroise Guellec. Ce plan méritait mieux, en tout cas si le contenu en était suffisamment attractif. Je suis certain que, tout comme moi, vous souhaitiez pouvoir mettre en œuvre intégralement les propositions faites par M. Le Drian. Je l'avais dit : elles demandaient peut-être quelques adaptations, mais elles étaient bonnes.

Nous savons pourquoi cette initiative n'a pas pu être menée jusqu'à son terme, ce qui est tout à fait regrettable.

Vous le savez, monsieur le ministre, la communauté maritime demande un geste significatif supplémentaire pour avoir de nouvelles raisons d'espérer et d'investir. Ce geste est l'objet d'un dossier sur lequel, je le sais, que nous sommes également d'accord : la non-imposition des plus-values réinvesties. Je rejoins sur ce sujet les propos qu'Antoine Rufenacht a tenus tout à l'heure, vous incitant à faire aboutir ce dossier.

M. Léonce Deprez. Très juste !

M. Ambroise Guellec. Je n'en dirai pas plus sur ce plan. D'aucuns disent qu'il est excellent, d'autres ne le trouvent pas bon, mais, dans le fond, cela n'a pas d'importance : il faut d'abord qu'il soit accepté.

En tout cas, les armateurs et les marins seraient prêts à y adhérer complètement. Il me semble tout à fait important pour notre marine de commerce de disposer de moyens supplémentaires, qui, il faut bien le dire, lui manquent fortement, je n'ose pas dire cruellement.

J'ajouterai que, dans le secteur de la pêche - autre domaine qui m'est cher, comme à ceux d'entre nous qui sont ici en cette veille de la Toussaint - nous n'avons pas non plus d'objection de fond à faire sur les mesures qu'il faut bien prendre, même si on ne les apprécie guère, pour protéger les ressources.

Simplement, dans ce cas, l'application a une très grande importance. Or il est bien certain que la fermeture brutale et récente de la pêche au cabillaud et au merlan dans l'ensemble du « secteur 7 »...

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer. Non ! Elle n'est pas fermée !

M. Ambroise Guellec. Elle n'est pas fermée ? C'est un scoop ! Elle n'est pas fermée jusqu'à ce soir minuit, peut-être ?

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Oui ! En attendant, vous pouvez voter ce projet de budget !

M. Ambroise Guellec. J'attends de savoir ce que vous allez annoncer tout à l'heure sur ces quotas. Pour l'instant, et tout comme les marins-pêcheurs de Bretagne ou d'ailleurs, je m'en tiens à ce que j'ai entendu, c'est-à-dire que les quotas étaient épuisés et que la pêche au cabillaud et au merlan dans le « secteur 7 » était fermée.

Il est certain que la révision des quotas, par exemple, permettrait à la collectivité de la pêche de reprendre espoir. Ce signe les porterait à croire que cette Europe Bleue se faisait tout d'abord dans l'intérêt des marins-pêcheurs.

J'ai été très sensible à ce qui a été dit tout à l'heure sur cette Europe qui se dessine avec une partie, au nord, qui s'intéresse à la transformation, et une autre, au sud, la péninsule Ibérique, à laquelle on permet encore de valoriser son infrastructure et ses superstructures de pêche, et nous, qui nous trouvons entre les deux. On nous dit que nous trouverons bien d'autres solutions pour nos marins-pêcheurs. Malheureusement, dans certaines régions, nous n'avons pas d'autres solutions à leur proposer.

Un point encore sur lequel j'insisterai car il me paraît également significatif : la signalisation maritime, les phares et balises. Cette année, il faut bien le dire, les crédits affectés à ce chapitre sont faibles. Peut-être nous annoncerez-vous tout à l'heure qu'ils peuvent être augmentés. Ce serait bien. Nous avons pu voir dernièrement encore, dans la presse ou à la télévision, des bidons qui dérivait dans la Manche. Cela peut arriver n'importe quand - certes plutôt par gros temps. En tout état de cause, les risques sont très grands pour l'environnement. Ce n'est bien sûr de la responsabilité de personne ici, mais il importe qu'il y ait des mesures de prévention et, lorsqu'un accident s'est produit, d'intervention. Or je crains qu'en ce domaine nous ne soyons un peu « faibles ».

Permettez-moi, pour terminer, car mon temps de parole est déjà écoulé, d'évoquer le transfert du service technique des phares et balises. Vous savez, monsieur le ministre, que c'est une mesure à laquelle j'attachais beaucoup d'importance, comme d'ailleurs le gouvernement auquel j'appartenais et l'ensemble des collectivités bretonnes. Nous avions la possibilité de réaliser une opération intelligente, conforme aux intérêts de l'ensemble des parties.

Je crois que, au fond de vous-même, vous êtes d'accord sur cette position. Alors, pourquoi en arrive-t-on à une formule mi-chèvre, mi-chou ? On coupe en deux ce service, qui, en tout, compte 170 ou 180 personnes. On en enverrait la moitié à Brest, on en garderait la moitié au nord de Paris. Nous pensons que cela n'est pas bon.

Je rappelle que ce dossier avait été techniquement très étudié et qu'il avait recueilli l'accord de tous - du comité de décentralisation, du Gouvernement et de toutes les collectivités locales, départementales et régionales, quelle que soit leur couleur politique - quant à l'installation du service technique à Brest.

Si vous pouviez, là encore, nous annoncer aujourd'hui qu'il va s'y installer dans son entier et nous indiquer l'échéancier, il serait possible, monsieur le ministre, que je sois amené à reconsidérer la position du groupe auquel j'appartiens. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste. - Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union du centre.)*

M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis. Chantage !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est la corde à nœuds !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer.

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je vais essayer pendant quelques instants de faire passer au sujet de la mer un message optimiste, qui est celui de la réalité, et d'en finir avec cette morosité à laquelle certains orateurs voudraient nous faire croire ou que certains voudraient nous faire partager.

Voilà un an, Michel Delebarre et moi-même, nous vous présentons un budget pour 1989 que nous appelions un budget de transition. Mais nous avons déjà tracé devant vous les conditions de ce que devaient être les axes principaux de notre action : la solidarité et la formation ; la mise en place d'une politique structurelle de la marine marchande ; l'adaptation dynamique de l'outil de pêche aux contraintes économiques et sociales ; le développement du monde portuaire confronté à un contexte d'intense concurrence, et son organisation.

Depuis, un an s'est écoulé ; aujourd'hui, allant plus loin, nous sommes en mesure, Michel Delebarre et moi-même, de vous présenter à la fois la politique et la perspective dans laquelle nous entendons la poursuivre.

Il y a désormais une politique de la mer, dont je vous propose aujourd'hui les moyens. Cette politique s'organise autour de quelques idées fortes : modernisation, ouverture à l'Europe, décentralisation.

Partout, la modernisation est une nécessité ; celle de l'outil naval, de nos entreprises portuaires, de nos armements à la pêche. J'y contribuerai avec détermination car nous savons tous ici comment se décline la crise : pas d'entreprises compétitives, pas d'emplois durables. Mais que l'on me comprenne bien : la modernisation économique est indissociablement liée dans mon esprit au progrès social et donc à la qualité des rapports sociaux dans l'entreprise. Chaque franc dépensé devra faire progresser les deux à la fois. Ce sera le critère et la justification de l'effort de l'Etat pour la mer. Les orientations, que je partage tout à fait, des rapporteurs vont d'ailleurs dans cette direction.

Partout l'Europe s'impose à nous, disais-je ; elle a la force d'une évidence. J'y crois profondément. Mais, là encore, que l'on ne se méprenne pas : il ne faudra pas compter sur moi ni sur Michel Delebarre pour susciter des générations de marins et de pêcheurs anti-européens. L'Europe doit valoir autant par ses espaces de liberté que par les disciplines collectives qu'elle veut nous imposer. Et comme tous les grands desseins, elle doit aussi laisser le temps au temps, celui d'expliquer et celui de comprendre.

Partout, la décentralisation avance. Comme beaucoup d'entre vous, je suis un élu local : je connais le poids de l'Etat et l'inertie des choses. Là encore, j'ai entrepris de faire évoluer les comportements, de changer les habitudes. Tous les acteurs de la collectivité maritime doivent être à même de prendre les décisions qui engagent leur avenir. Je leur en donnerai les outils. Mais je répondrai à leur attente : l'Etat ne se désengagera pas. Il assumera toutes ses responsabilités.

C'est, je le sais, le souci des rapporteurs. Ces idées fortes s'incarnent dans le budget pour 1990 que Michel Delebarre et moi-même vous présentons.

Il s'établit à plus de 6 milliards - à 6,5 milliards précisément. Il progresse vite : 6,48 p. 100 en termes de « moyens d'engagement » par rapport à 1989. Ces chiffres nous situent - et vous l'avez rappelé - dans le peloton des ministères connaissant les plus fortes progressions.

Cette progression est due aux crédits d'investissement qui augmenteront de près de 30 p. 100 en autorisations de programme et de 17 p. 100 en crédits de paiement. C'est dire la part importante faite à l'avenir. Et je comprends les difficultés dans lesquelles se trouvent un certain nombre de parlementaires pour critiquer ce budget.

Le présent n'est pas pour autant oublié puisque la subvention à l'E.N.I.M., monsieur le député Kergueris, augmente de 4,91 p. 100, c'est-à-dire de 200 millions de francs, de telle sorte que soient préservés le paiement des prestations et l'augmentation de leur niveau.

Chacun peut le mesurer : l'effort est important. Et quand nous ne pourrions pas dépenser plus - comme des maires dans leurs collectivités -, nous nous efforcerons de dépenser mieux.

Pour l'année à venir, nous avons trois ambitions : une mer plus sûre, des entreprises plus compétitives, des hommes plus responsables.

Une mer plus sûre. Cela a été aussi le souci de M. Guellec.

L'actualité, qu'elle soit mondiale, européenne ou nationale, nous apporte trop régulièrement l'écho de cette réalité : la mer est un milieu dangereux, qui exige de l'homme compétence, vigilance, et sens des responsabilités.

Veiller à la sécurité maritime est l'un des devoirs fondamentaux des Etats et de la communauté internationale. C'est ce que les chefs d'Etat des sept pays les plus développés ont rappelé dans la déclaration finale du sommet de l'Arche.

La France s'est donné, dans ce domaine, des instruments performants, des règles et des moyens qu'il faut tout à la fois maintenir et développer.

Ainsi, les dotations aux équipements de recherche en mer et de surveillance de la navigation maritime dans les zones à trafic intense progressent. Elles s'établissent à un niveau satisfaisant pour assurer le financement de la première phase du système mondial de détresse et de sécurité en mer.

De même, la réalisation d'aménagements dans les établissements de signalisation maritime, dont les personnels soulignent à juste titre le caractère vétuste, et la poursuite de l'automatisation progressive, seront permises par ce budget.

Je confirme le déplacement du service technique des phares et balises à Brest. Monsieur Guellec, nous nous sommes rencontrés il y a quelques semaines - c'est de notoriété publique puisque vous l'avez fait savoir à la presse. Je vous avais alors indiqué, comme je l'avais indiqué à M. le maire de Brest, président de la communauté urbaine, et à M. Gourmelon, qu'il y aurait, après des négociations qui ont duré plusieurs mois, transfert pour pratiquement 120 personnes. Mais cela s'est fait en concertation avec les organisations syndicales. En tout cas, c'est la démarche à laquelle Michel Delebarre et moi-même croyons. C'est une première avancée. Et je suis convaincu que, dans les semaines qui viennent, elle se concrétisera. L'Etat a prévu, dans son budget, les moyens pour ce transfert, ce qui n'avait pas été le cas pour la Caisse autonome nationale de la sécurité sociale dans les mines - vous permettrez à un élu du bassin minier de le noter. Michel Delebarre et moi-même, nous sommes des hommes de la décentralisation. Le transfert à Brest se fera avant la fin de l'année. Il s'agit maintenant que nous trouvions ensemble les modalités financières. Mais comme vous me l'avez laissé entendre, il n'y aura aucune difficulté.

M. Guy Lengagne. Il va donc voter le budget !

M. Ambroise Guellec. De quels services s'agira-t-il ?

M. le ministre délégué, chargé de la mer. D'une partie du service technique des phares et balises, ainsi que d'un centre de formation polyvalent.

En matière d'aides radioélectriques à la navigation, l'extension de la couverture vers le sud du golfe de Gascogne permettra d'améliorer la fiabilité du système existant.

Les personnels des C.R.O.S.S., auxquels je rends hommage, ont conduit, l'an dernier, près de 4 400 opérations de recherche et d'assistance aux personnes en détresse en mer et

ont détecté quelque 3 600 navires contrevenant aux règles de circulation. Ils auront les moyens de poursuivre leurs missions.

Les vedettes des affaires maritimes ont, pour leur part, effectué plus de 16 000 contrôles à la mer et plus de 300 sauvetages. Hommage aussi à ceux qui les arment !

Les moyens qui leur sont consacrés sont importants, même s'il eût été souhaitable de les porter, dans ce projet de loi de finances, à un niveau supérieur. M. Beauvils et M. Denvers l'ont rappelé, mais je crois que, cette année, nous avons déjà fait un bel effort.

J'estime en effet que les services responsables de la sécurité doivent constituer la priorité essentielle dans l'effort de modernisation du service public de la mer. C'est pourquoi l'un des premiers projets de service élaborés sous mon autorité porte sur les vedettes des affaires maritimes. Et il s'agit d'une préoccupation que partagent nombre d'élus du littoral.

Etant bien en étroite concertation avec les organisations syndicales représentatives des personnels, cette nouvelle organisation permettra, grâce à une augmentation de 5 p. 100 des effectifs, à l'institution d'un nouveau régime de travail plus rationnel et moins fatigant pour les équipages, au triplement en volume des actions de formation et à une remise en ordre des primes, d'obtenir une augmentation de 20 p. 100 du temps de disponibilité à la mer de ces vedettes.

Dans un autre domaine, celui des contrôles techniques de sécurité des navires de commerce, je rappelle que M. Michel Delebarre a proposé devant le Conseil des ministres de la C.E.E. réuni à Luxembourg le 16 octobre dernier un projet de résolution prévoyant le renforcement des contrôles de l'état du port, définis par le mémorandum de Paris de 1982. Ce dispositif international a permis, l'an dernier, la réalisation dans les ports de quatorze pays de plus de 11 000 visites, dont 5 600 ont conclu à des déficiences, 295 navires ayant été retardés ou retenus.

Il faut que la coordination de l'Etat en mer, dont j'ai la charge, soit encore améliorée, notamment grâce à une plus grande concertation sur l'affectation des moyens nautiques par les administrations concernées. D'ailleurs, je proposerai d'inscrire ce point à l'ordre du jour du prochain comité interministériel que le Premier ministre présidera lui-même.

C'est, monsieur Duroméa, un outil indispensable de lutte contre les risques de pollution, mais aussi d'amélioration internationale des conditions de travail et de lutte contre les effets de la complaisance.

Enfin, je ne veux pas que l'effort soit limité à ceux pour qui le navire constitue un instrument de travail. La mer est depuis longtemps le lieu d'une activité de loisirs, comme l'a rappelé M. Beauvils.

Dans ce domaine, il faut réglementer quand c'est indispensable, mais il convient aussi de préserver cet irremplaçable espace de liberté. Les problèmes rencontrés chaque saison estivale et la légitime sensibilité de l'opinion sur ce thème impliquent que la sécurité des loisirs nautiques fassent l'objet d'une politique nouvelle. C'est pourquoi, la semaine dernière, en accord avec M. Michel Delebarre, j'ai présenté les axes principaux accompagnés de quarante-quatre mesures.

Les moyens de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer, - pollution dont M. le président Denvers et M. Lacombe se sont fait souvent l'écho et que l'actualité nous rappelle - sont à mes yeux également importants. L'ampleur du trafic pétrolier, notamment aux abords des côtes françaises, et en particulier dans le détroit du Pas-de-Calais, rend le risque permanent et justifie le maintien de l'effort budgétaire en 1990.

L'accroissement des moyens de surveillance de la navigation maritime contribue à cette lutte, mais il faut aussi prendre les dispositions nécessaires pour limiter l'impact d'une éventuelle pollution : barrages flottants, pompes. Un crédit de 5 millions de francs est prévu à cet effet.

Le développement des schémas de mise en valeur de la mer a également un rôle important à jouer en matière de protection du littoral. Et cela a été rappelé par MM. Kergueris, Guellec et Le Drian. La dotation qui leur est consacrée est d'ailleurs en augmentation sensible puisqu'elle passe de 2 à 2,7 millions de francs et permettra le lancement de deux ou trois schémas nouveaux. Tel était, je le sais, le souci de M. Lengagne, l'un de mes prédécesseurs, qui a mis ce dispositif en route.

Une mer plus sûre, ai-je dit, mais aussi des entreprises plus compétitives.

Pêche, porte et flotte : je l'ai dit, mon ambition est de contribuer dans ces trois domaines à une meilleure compétitivité des entreprises.

S'agissant de l'économie de la pêche, le contexte international est marqué par une situation d'extrême concurrence, ainsi que M. Le Drian l'a rappelé.

L'effort global de renouvellement, de modernisation et d'innovation de notre flotille ne doit donc pas fléchir. Tel est le sens du maintien de la dotation au niveau élevé de 1989, c'est-à-dire 135 millions de francs.

Mais, à l'intérieur des enveloppes affectées au soutien de l'investissement, il nous appartient de faire preuve d'imagination et d'ajuster le mécanisme d'aides en fonction des contraintes observées.

Ainsi, la politique communautaire d'adaptation de la capacité des flotilles à l'état de la ressource, qui se traduit actuellement par un relatif ralentissement de la construction de nouveaux navires, doit être l'occasion de porter davantage l'accent sur la modernisation de navires existants et sur l'installation de jeunes patrons pêcheurs. Tel est le souhait que j'ai cru entendre formuler par les professionnels comme par les élus locaux lors de mes nombreux déplacements.

La concentration de notre effort sur les filières pour lesquelles la France est aujourd'hui en mesure de faire figure de leader constituera le soutien aux opérations innovantes et expérimentales.

Chacun sait qu'il est particulièrement important de tout mettre en œuvre pour assurer une valorisation optimale des produits de la pêche et de l'aquaculture, dont M. Lacombe est un ardent défenseur.

Le doublement des crédits affectés par le ministère délégué chargé de la mer aux investissements à terre et le maintien d'un haut niveau d'intervention du F.I.O.M., auquel 50 millions de francs sont consacrés, doivent le permettre. A ce sujet, monsieur Denvers, je sais combien la situation de Gravelines est pour vous préoccupante.

Enfin, le redéploiement vers de nouvelles zones de pêche pourra être favorisé par le maintien de la dotation qui lui est consacré.

S'agissant des ports, j'ai présenté, le 29 juin 1989, les grandes lignes de notre politique portuaire à Marseille.

Déjà, dans la perspective, là encore, d'une meilleure compétitivité, l'année 1989 a vu la mise en œuvre de deux décisions importantes pour le secteur portuaire.

La première concerne le versement aux ports autonomes de dotations en capital d'un montant total de 1357 millions de francs. L'an dernier, monsieur Rufenacht, vous étiez sceptique à ce sujet, et je me souviens que vous nous aviez dit que nous n'aurions pas la capacité de payer. Il est vrai que les sommes n'étaient pas prévues.

M. Antoine Rufenacht. Je suis comme Saint-Thomas !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. En tout cas, nous l'avons fait, monsieur Rufenacht.

La seconde décision est relative à la contractualisation avec les régions des projets portuaires prioritaires, à la réalisation desquels l'Etat consacre plus de 476 millions de francs. Ainsi des opérations importantes réalisées dans des ports d'intérêt national figurent au titre de ces contrats.

En 1990, dans les ports autonomes, les principaux projets seront situés : à Dunkerque, avec l'accompagnement de l'implantation Pechfney et le dragage du quai de Flandre ; au Havre, avec l'automatisation des ouvrages mobiles ; à Rouen, avec l'amélioration des accès nautiques et l'aménagement d'un quai à Grand-Couronne ; à Bordeaux, avec l'approfondissement du chenal d'accès lié à l'implantation de Norsk-Hydro.

En outre, les ports de Marseille et de Nantes-Saint-Nazaire bénéficieront de différentes opérations de modernisation, après définition des objectifs à atteindre et des démarches partenariales pour y aboutir.

Les rapporteurs l'ont tous dit : l'industrie du transport maritime est essentielle à la France, et vous vous battez depuis plusieurs années pour cela, monsieur le président Denvers. Or, cette industrie est pénalisée par ses coûts élevés.

Certains, ici ou là, suggèrent que seules des subventions massives de l'Etat pourraient enrayer ce déclin et maintenir artificiellement les coûts nationaux à un niveau comparable à

celui des coûts internationaux. Mais, si la perfusion est intéressante dans le domaine de la santé, je crains qu'en économie elle ne constitue pas la solution permanente. En tout cas, ce ne sera pas la politique de Michel Delebarre, ni la mienne !

D'autres prônent une politique de généralisation du « pavillon bis », répandue chez nombre de nos voisins. Une autre formule a été mise en place en France avec l'immatriculation de certains navires aux terres australes et antarctiques françaises.

Pourquoi le cacherais-je ? Socialiste, je suis *a priori* profondément heurté par cette solution. Mais nous savons tous aussi, malheureusement, que le coût d'armement annuel d'un bateau à l'équipage d'une vingtaine de navigants est de treize millions de francs sous pavillon national métropolitain, tandis qu'il est de six millions de francs lorsqu'il est immatriculé aux T.A.A.F. et de quatre millions de francs sous pavillon international. Les chiffres sont là, et implacables.

Je souhaite, bien entendu, monsieur Beauvils, que la flotte française de commerce restaure sa compétitivité par d'autres voies que la généralisation de l'immatriculation T.A.A.F. Mais franchement, à cet instant, et pour les années qui viennent, a-t-on le choix ?

Je conviens que le prix du maintien du potentiel maritime de la France est élevé sur le plan des principes. Mais il en va d'abord de l'emploi des navigants français. Tous les élus locaux sont confrontés quotidiennement à des situations de ce type, et les élus comme les marins savent bien qu'un emploi, c'est toujours un emploi.

Rendre sa compétitivité à la flotte française de commerce est urgent. Le plan pour la marine marchande que le Gouvernement, sur la proposition de Michel Delebarre et la mienne, a arrêté à la fin du mois d'août est axé sur la modernisation de l'outil.

Nous aurions souhaité donner notre bénédiction aux conclusions du brillant rapport de M. Le Drian dès le mois de juin, c'est-à-dire avant les vacances.

M. Ambroise Guellec. Oui, avant les vacances !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Mais vous savez, pour avoir fait partie d'un gouvernement pendant quelques mois, monsieur Guellec, que les arbitrages budgétaires ont lieu aux mois de juillet et d'août. Franchement, j'aurais préféré être ailleurs plutôt que de discuter avec mes collègues sur ce sujet. Mais ayant le souci de la flotte française, nous avons préféré sacrifier des jours de vacances pour obtenir un bon plan pour la marine marchande. (Sourires.)

Et je remercie encore M. Jean-Yves Le Drian pour la qualité de son rapport, pour le côté humain dont il a fait preuve dans celui-ci et pour la contribution importante qu'il a apportée en vue de populariser l'intérêt d'une flotte française.

La modernisation des rapports entre les entreprises et l'Etat est tout à fait indispensable. J'inscris dans ce cadre la décision de rembourser intégralement la taxe professionnelle maritime qui, bien que fondée sur le principe de territorialité, frappe l'activité extraterritoriale des compagnies. Il s'agit là de la disparition de ce que je considère comme une anomalie fiscale.

J'inscris également dans ce cadre, comme ce'a a été rappelé, l'engagement solennel de l'Etat sur le caractère pluriannuel de l'ensemble des dispositions du plan sur cinq ans, comme l'inscription dans la durée des relations de caractère contractuel entre les entreprises et la puissance publique.

Je le dis sans ambages : je ne serai pas en mesure de tenter de retenir ou de faire revenir des navires sous notre pavillon, c'est-à-dire de soutenir l'emploi, si les règles du jeu, pour claires qu'elles soient, monsieur André Duroméa, ne sont pas stables et durables. C'est le seul sens du maintien de l'immatriculation T.A.A.F. dans ce plan. En effet, celui-ci est limité au transport à la demande et aménagé dans le souci de l'emploi : au moins 35 p. 100 de navigants français, contre 25 p. 100 actuellement, devront être employés sur ces navires.

Le retour sous notre pavillon de bateaux immatriculés jusqu'à présent sous d'autres pavillons m'est annoncé. Mais, je le répète, j'attends des signes tangibles de bonne volonté de la part des armateurs. C'est à l'aune de l'emploi que je jugerai de l'avenir de cette disposition.

La modernisation des entreprises elles-mêmes est, bien entendu, tout aussi prioritaire. L'aide à la consolidation et à la modernisation des armements de lignes régulières internationales est sans précédent. Les efforts de recherche sont

encouragés. Le régime juridique et social de la copropriété des navires est aménagé et je sais que c'était un souci largement partagé au sein de cette assemblée. Le régime d'aide à l'investissement des navires de commerce est reconduit et élargi.

Renouveler l'outil naval est fondamental, à nos yeux. Ouvrir ainsi la perspective d'une mise en flotte de navires automatisés et performants qui contribuera à réduire les différences de coûts d'exploitation révèle que c'est bien non seulement de logique économique mais aussi de stratégie industrielle qu'il s'agit, messieurs les rapporteurs.

Plus de quatre cent millions de francs, pratiquement quatre cent trente millions de francs, seront, dès 1990, inscrits pour la modernisation, pour la compétitivité et pour l'emploi.

M. Jean-Yves Le Drian. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. S'agissant du Transmanche, la perspective d'ouverture d'un lien fixe, les investissements réalisés par nos concurrents britanniques, les priorités de la S.N.C.F. en matière d'investissement - le tunnel, le T.G.V.-Nord - rendent nécessaire l'adaptation de l'armement naval. Dans cette perspective, nous avons demandé, M. Michel Delebarre et moi-même, à M. Léonard de faire des propositions prenant en compte ces paramètres importants.

Selon M. Léonard, le maintien de l'activité et du pavillon national dans ce secteur est possible. Toutefois, tant à Dieppe qu'à Dunkerque, les propositions de M. Léonard ne font pas l'unanimité, notamment auprès des représentants du monde syndical. Nous engageons donc la S.N.C.F. et les marins de l'armement naval à négocier, à informer et à se concerter.

M. Jacques Beaufile, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Quoi qu'il en soit, M. Delebarre et moi-même restons à l'écoute de tous les partenaires sociaux.

Par ailleurs, je rencontrerai M. Sherwood la semaine prochaine pour étudier avec lui s'il n'y a pas d'autres solutions que celles préconisées dans le rapport de M. Léonard. Ce n'est qu'après avoir fait toute la lumière que les décisions pourront être prises.

En conclusion, pour mettre à niveau la flotte française de commerce, nous avons des propositions solides et sérieuses. Plus de quatre cent millions de francs pour 1990, disais-je, et au moins autant les quatre années suivantes. Tel est, dans le cadre de ce plan, l'engagement financier de l'Etat pour la marine marchande. Vous avez donc là, monsieur Le Drian, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, de véritables raisons d'espérer.

Une mer plus sûre, des entreprises plus compétitives, des hommes plus responsables.

Je crois en l'avenir de la flotte de ce pays et fort de cette conviction, je considère qu'il ne peut y avoir de politique de la mer sans politique de la formation.

Dès cette année, le concours d'accès à la formation de capitaine de première classe de la navigation maritime a été ouvert aux titulaires de baccalauréats techniques.

Nous observons, et ce n'est sans doute pas le seul effet du hasard, que, pour la première fois depuis quatre ans, ce concours a retrouvé une nette crédibilité : soixante-dix étudiants admis, contre trente-huit seulement en 1988 ; cent vingt candidats contre soixante l'année passée. C'est dire qu'il y a une nouvelle espérance pour la flotte, pour notre marine marchande.

Ces étudiants suivent une scolarité renouvelée comportant notamment plus d'anglais, plus de techniques de gestion et d'initiation à l'environnement économique, social et juridique du transport maritime.

S'agissant de la pêche, nous avons proposé aux partenaires sociaux, dans une concertation qui se poursuit encore, un effort d'élévation des qualifications, permettant de rénover le C.A.P. et de créer un B.E.P., voire un baccalauréat professionnel.

L'an dernier, les crédits consacrés à la formation maritime avaient progressé de 12 p. 100. Le Gouvernement vous propose de les maintenir à ce niveau élevé tout en augmentant encore de 3 millions de francs l'effort réalisé pour les écoles maritimes et aquacoles, afin de bien marquer que la nécessaire décentralisation ne signifie pas, bien au contraire, désengagement de l'Etat.

C'est en effet vers les E.M.A. que doit se porter notre effort prioritaire. Avec le concours actif des régions, en mobilisant en 1990, comme en 1989, plus de 4 millions de francs de crédits pour l'innovation pédagogique et en s'appuyant sur la volonté de progrès d'un personnel fortement motivé, il faut faire des E.M.A. de véritable lycées maritimes capables de répondre au grand défi des qualifications qui caractérise aujourd'hui notre Europe.

Comme la formation, les rapports entre l'Etat et les organisations professionnelles doivent être modernisés.

Les conventions portuaires négociées et mises en place sous l'impulsion des autorités portuaires locales illustrent déjà cette démarche. Elles concernent les investissements, la formation, l'information ou l'exploitation des installations portuaires.

Le port devient, grâce à sa dynamique interne retrouvée, le moteur de sa propre croissance.

Ainsi, au Havre, la négociation en cours porte sur des accords prévoyant l'amélioration de la productivité afin d'arriver, par étapes, à parité de compétitivité avec les ports étrangers concurrents les plus performants.

A Rouen, où le taux d'inemploi des ouvriers dockers dépasse 40 p. 100, les entreprises de manutention cherchent à offrir de nouveaux emplois aux dockers. Dans d'autres ports, comme Dunkerque ou Marseille, les négociations sont également bien avancées.

Une telle approche, fidèle à l'esprit de la décentralisation - mais comment en serait-il autrement lorsque vous avez à la tête de ces ministères M. Michel Delebarre et moi-même ? - sera amplifiée en 1990. Mais, je le répète, là encore, l'engagement de l'Etat est subordonné à des avancées sociales significatives de la part des entreprises en faveur de l'emploi des ouvriers dockers et à la mise en œuvre de conventions portuaires locales.

En France, l'exercice de la manutention est régi par une loi de 1947, qui pose plusieurs principes fondamentaux tels que le monopole d'embauche des ouvriers dockers, l'intermittence et la garantie d'un revenu minimum en cas d'inemploi.

Michel Delebarre et moi-même ne serons pas ceux qui remettront en cause ces principes. Ce n'est pas la loi de 1947 qu'il faut réviser : nous savons tous qu'il suffit de l'adapter aux situations nouvelles.

Malgré une reprise certaine mais récente des flux maritimes, le taux d'inemploi issu de la crise économique est resté particulièrement élevé dans plusieurs ports.

Dans le contexte de compétition très vive que se livrent les grands ports européens, ce taux restera élevé et continuera de pénaliser les ports français si les communautés portuaires restent sans réaction. C'est pourquoi j'ai engagé dès cet été un processus de négociation sur ces questions avec la Fédération nationale des ports et docks et l'Union nationale des industries de la manutention.

Trois questions sont indissociables : l'uniformisation de l'assiette de la cotisation patronale à la CAINAGOD, la responsabilisation des entreprises de manutention et la solidarité nationale entre les différentes places portuaires. Plusieurs voies sont possibles, et font actuellement l'objet d'un examen avec les partenaires sociaux.

J'ai, en outre, proposé aux manutentionnaires une charte par laquelle l'Etat s'engagerait à faciliter tout processus visant à la création d'emplois sur le domaine public maritime en faveur des ouvriers dockers, par adjonction de travaux annexes. L'U.N.I.M. m'a d'ores et déjà fait savoir son accord sur ce point.

On le constate, certaines places portuaires réorganisent et élaborent des contrats de développement. Dans ce cadre, l'Etat, solidaire des ports en difficulté, est prêt à apporter son concours.

Les difficultés actuelles de la pêche, liées à la diminution de la ressource halieutique, à l'appropriation des zones de pêche par les Etats riverains et aux mutations institutionnelles, obligent la France à s'adapter.

L'action entreprise en faveur de la modernisation de la filière pêche ne prend tout son sens que si, dans le même temps, sont mis en œuvre les moyens permettant à la profession de maîtriser les évolutions technologiques et, plus largement, d'assumer pleinement les défis de notre époque.

Une meilleure organisation économique de la filière, pilotée par une structure interprofessionnelle modernisée, est une nécessité urgente.

Dans le contexte européen, la France doit disposer d'une force permanente de proposition susceptible d'agir très en amont des propositions de la Commission qui, seule, dispose du pouvoir d'initiative.

Je rappellerai que la présidence française n'est pas souvent l'occasion de protéger ses propres ressortissants, mais au contraire celle du compromis.

M. Ambroise Guellec. Du « bon » compromis !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est évident !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. En effet. N'attendons pas tout de la présidence française ! Préparons plutôt les échéances prochaines, c'est-à-dire celles des six, douze ou dix-huit mois prochains. C'est par un travail d'innovation, de réflexion et de propositions que nous pourrions faire évoluer les choses.

Je connais la préoccupation de M. Le Drian en ce qui concerne la pêche artisanale. Je sais aussi, que, souvent, les eaux de M. Delors rejoignent celles de Lorient. (*Sourires.*) M. Le Drian aura donc l'occasion d'être vigilant et de faire en sorte que ce qui était prévu pour 1988 pour la pêche artisanale soit attribué à celle-ci en 1989 et non pas détourné - on ne sait jamais ! - vers d'autres sites, en particulier, vers la Pologne.

Je suis convaincu, monsieur Le Drian, qu'ensemble nous ne manquerons pas d'alerter M. Delors, ainsi que je l'ai déjà fait. Je serai d'ailleurs à Bruxelles mardi prochain.

Des échéances précises à venir rendent indispensable l'action d'une organisation professionnelle de la pêche plus représentative, plus structurée et plus dynamique.

Ainsi, nous ne ne savons pas ce que deviendront les T.A.C.S. et les quotas nationaux après le 1^{er} janvier 1993. Aussi faut-il dès à présent proposer des solutions pour le système futur, à moins de prendre le risque de se faire imposer des dispositions qui ne nous conviendraient pas. A cet égard, la présidence française peut jouer un rôle. Nous avons commencé d'œuvrer en ce sens.

De même, et puisque se pose le problème de la pénurie des ressources dans les eaux communautaires, il faut rechercher de nouvelles zones de pêche et engager des actions de redéploiement. C'est ce que nous avons commencé de faire avec notre collègue M. Pelletier, notamment pour ce qui concerne le Portugal et l'Angola, par le biais de *joint-ventures*. Cela suppose, bien entendu, des projets novateurs et l'adhésion de tous les partenaires du monde de la pêche. Il est donc essentiel de revitaliser l'organisation professionnelle de la pêche. C'est ce à quoi je m'emploie.

Mais, là encore, cela ne signifiera pas le désengagement de l'Etat. La gestion raisonnée des captures, dans le cadre des nouvelles responsabilités assurées par la profession suppose une information rapide et fiable. Cela explique le haut degré de priorité dont bénéficiera en 1990 la mise en place d'un outil statistique performant du suivi des captures.

Je peux confirmer que ni la fermeture de la pêche à la sole ni celle de la pêche du cabillaud n'ont été prononcées. Depuis des semaines, j'ai alerté les professionnels sur ce qui allait arriver. Nous nous approchons de l'échéance des délais prévus, mais j'ai alerté les intéressés dans un but pédagogique, et j'ai donc fait mon travail en recevant les différentes délégations de professionnels.

Bien entendu, je ne vous cacherai pas que, dans les jours qui viennent, ces fermetures seront prononcées.

M. Ambroise Guellec. Ah !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Vous savez fort bien qu'elles auraient dû l'être au mois d'août, si les professionnels n'avaient pas mis en place les solutions techniques pour qu'elles ne le soient pas.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Nous avons donc gagné pratiquement quatre mois !

S'agissant du commerce, la modernisation des pratiques et des relations sociales est indissociable de l'attribution des aides inscrites au plan « marine marchande ».

Une entreprise sans les hommes et les femmes qui la composent ne vaut rien. Un armement sans ses navigants ni ses sédentaires ne vaut pas davantage. Un navire sans ses marins ni ses officiers ne vaut rien non plus.

Sans personnels formés, l'efficacité économique n'existe pas. Sans l'implication et la motivation de ceux qui la font vivre, une industrie s'étiolle faute de dynamisme.

C'est pourquoi je demande que la concertation préside enfin à l'élaboration des plans d'entreprises. Je m'emploierai à ce que les personnels, leurs représentants et leurs syndicats y soient réellement associés.

Je l'ai dit, il n'y aura pas d'aides de l'Etat sans stratégie concertée au sein des entreprises sur des objectifs définis en termes économiques, sociaux et commerciaux, monsieur Duroméa. Dans cet esprit, je me félicite de l'initiative du Comité des armateurs d'engager l'élaboration d'un nouveau plan de formation entraînant la requalification des métiers de la mer. Je suis persuadé que la perspective d'automatisation des navires y contraint.

Mais c'est l'emploi qui, d'abord, inquiète les marins, comme en témoignent les mouvements actuels. Je comprends et je partage cette inquiétude. C'est pourquoi, depuis cette tribune, j'appelle solennellement à une négociation sur l'emploi, monsieur Duroméa, messieurs les rapporteurs, entre armateurs et marins, organisée, si les partenaires le souhaitent, sous l'égide de l'Etat et couvrant les prochaines années d'application du plan « marine marchande ». Dès cet instant, je suis à la disposition de tous ceux qui voudront bien entendre cet appel.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Il n'y a pas de bonne politique sans bonne administration !

J'ai obtenu que soit prolongé en 1990 l'effort entrepris en 1989 en faveur de la formation des personnels, de la bureautique, de la communication interne, des véhicules, de la rénovation des locaux. Je sais que c'est aussi votre souci, élus du littoral. J'ajoute qu'une deuxième étape du redressement des primes des personnels civils des services extérieurs sera mise en œuvre.

Mais la politique du renouveau du service public, engagée par Michel Rocard, nous conduira à affirmer de nouvelles ambitions. J'ai souhaité que soient conduits quinze projets de services intéressant les directions régionales et départementales des affaires maritimes, l'administration centrale et l'E.N.I.M. J'attends de ce travail, qui mobilise dans chaque service concerné l'ensemble des agents, et pas seulement les cadres, une véritable projection de notre administration à cinq ans : quelles missions prioritaires ? quels métiers ? avec quels effectifs ? quelle formation ?

Préparer l'avenir pour ne pas avoir à le subir, tel est l'objectif que je me suis fixé et que je propose aux organisations syndicales représentatives des personnels du ministère.

J'ai parfois entendu, et ce sera ma conclusion, monsieur le président, de nombreuses remarques telles que : que de missions ! que d'études ! que de rapports - vous m'en demandiez d'ailleurs un autre, monsieur Denvers ! Qu'ont-ils permis ? Une politique de la marine marchande, une politique des pêches, une politique de la formation ! En un mot, une véritable politique de la mer !

C'est pour la réalisation de cette politique que je vous demande, mesdames, messieurs les députés, de voter le budget que j'ai l'honneur de vous présenter au nom du Gouvernement, avec Michel Delebarre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

Puis-je vous rappeler, mes chers collègues, que vous ne disposez que de deux minutes pour poser vos questions ? Je vous demanderai donc de bien vouloir vous tenir au temps qui vous est imparti.

Monsieur le ministre délégué, permettez-moi, en tant que président de séance, de vous faire une remarque.

L'organisation de nos débats est décidée en conférence des présidents, en accord avec le Gouvernement. Pour le budget de la mer, le Gouvernement ne dispose que de vingt minutes, réponses aux questions comprises. Or vous avez déjà parlé quarante-cinq minutes...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Oui, mais bien ! (*Sourires.*)

M. le président. Le président n'a pas à en juger. Vous n'auriez donc, en principe, plus de temps pour répondre aux questions !

Dans ces conditions, je vous prie, monsieur le ministre, de bien vouloir réduire le plus possible le temps de vos réponses.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Guy Lengagne.

M. Guy Lengagne. Si j'ai bien écouté les intervenants, tout le monde pense que ce budget n'est pas un mauvais budget et que le rapport de notre ami Jean-Yves Le Drian est un bon rapport. Je peux en outre témoigner, monsieur le ministre chargé de la mer, que vous vous êtes battu pour obtenir non pas les crédits que l'on pouvait espérer dans un rêve quelque peu ésotérique, mais les crédits suffisants. Je m'étonne donc de certaines réactions.

On a beaucoup débattu ici du problème de la non-imposition des plus-values de cession des navires, qui semble être une pierre d'achoppement. Or je suis surpris que vous ayez obtenu autant à la suite du rapport Le Drian tout en sachant que nous ne pouvons pas obtenir tout d'un seul coup.

Je ferai une proposition concrète : le Gouvernement ne pourrait-il accorder la non-imposition des plus-values de cession dans un secteur qui me paraît très important pour la France, celui du cabotage - nous ferions là une avancée significative -, et pour la pêche, car on oublie que les mesures intéressant la flotte s'appliquent aussi à la pêche ? Et j'y ajouterai une clause dont l'application ne posera pas de problèmes pour le cabotage et la pêche. Il ne faut pas non plus que l'on profite des aides accordées pour accélérer le passage sous le pavillon des îles Kerguelen : un certain nombre de membres d'équipage de nationalité française devrait être obligatoire.

Par ailleurs, je reste persuadé, en tant qu'élu de la région concernée, que le trafic maritime transmanche a un avenir...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je le crois aussi !

M. Guy Lengagne. ... et beaucoup plus qu'on ne le pense en dépit du tunnel. Mais il y a pour l'instant un conflit.

Il faudrait que la S.N.C.F. reconnaisse l'effort fait par les marins pour dégager des bénéfices en 1988 et en 1989. Cela devrait clairement apparaître dans les propositions de M. Léonard. N'ayons pas peur de l'avenir et envisageons dès maintenant, en dehors du « T » de la quatrième génération que nous devrions acquérir, la préparation d'un navire de la cinquième génération.

L'armement naval peut démarrer s'il investit à long terme. Si on annonçait cela, on ferait beaucoup progresser l'avenir du trafic transmanche !

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, en ce qui concerne les plus-values de cession, nous disposons encore de quatre ans puisqu'il s'agit d'un plan sur cinq ans.

Chacun a pu reconnaître que c'était un bon plan, que nous avions déjà beaucoup obtenu et fait évoluer les choses d'une manière exceptionnelle, tant dans les esprits des partenaires que dans les milieux de l'administration, et notamment de l'administration des finances.

Vous savez très bien que cette question nous préoccupe. Ainsi que l'a rappelé M. Le Drian, l'idée est bonne, mais, je le répète, nous avons encore quatre ans pour la concrétiser.

En ce qui concerne l'armement naval, j'ai rencontré à de multiples reprises les organisations syndicales. M. Michel Delebarre et moi-même sommes exigeants en ce qui concerne l'information. Les propositions figurant dans le rapport de M. Léonard - il ne s'agit pas d'un rapport de Michel Delebarre ou de Jacques Mellick - sont actuellement étudiées par les partenaires.

Beaucoup d'information, beaucoup de concertation, beaucoup de négociation donc !

Afin d'être mieux éclairé, je rencontrerai M. Sherwood pour voir s'il n'existe pas d'autres possibilités que celles qui ont été étudiées par M. Léonard.

Après quoi, les décisions pourront être prises en toute connaissance de cause. M. Michel Delebarre et moi-même avons au surplus un autre souci : le pavillon national sur le Transmanche. En effet, nous pensons qu'il y a là véritablement un avenir.

Je n'oublie pas la sécurité de l'emploi, notamment pour les marins et pour les sédentaires.

Telles sont nos préoccupations. Elles rejoignent les vôtres, et je sais combien elles sont aiguës s'agissant de la région du Nord - Pas-de-Calais.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Michel Bérégovoy.

M. Michel Bérégovoy. Monsieur le ministre chargé de la mer, parmi les atouts dont dispose notre pays, on cite fréquemment sa situation géographique, notamment sa façade maritime. En effet, celle-ci est, sur le plan européen, la plus importante et la mieux située.

Nos grands ports autonomes et nos ports secondaires ont un rôle important dans la nation en termes d'activité économique, et donc d'emplois directs ou induits. Chaque million de tonnes transitant par nos ports donne une plus-value à la collectivité nationale et est porteur d'emplois ou implique une réduction du taux de main-d'œuvre inemployée - vous avez à cet égard cité Rouen, où la situation est assez grave.

Sur notre façade nord, nous sommes durement concurrencés par les ports d'Anvers et de Rotterdam, qui ont bénéficié d'investissements très importants au cours des dernières années, et cela continue.

En ce qui nous concerne, chaque investissement, y compris les investissements en informatique, nous permet de résister, voire de progresser, comme c'est le cas au Havre, où le port reprend des parts de marché dans le trafic nord-américain de conteneurs.

De nouvelles techniques apparaissent : des conteneurs hors normes, navires pouvant transporter de 6 000 à 7 000 conteneurs, seront mis en service d'ici à une dizaine d'années. On parle également d'études japonaises portant sur des navires rapides filant cinquante nœuds et pouvant transporter 1 000 conteneurs. Actuellement, les porte-conteneurs les plus rapides filent de vingt-quatre à vingt-six nœuds.

Il convient donc de ne pas prendre de retard en ce qui concerne la modernisation de nos ports et de notre flotte. Les contrats de plan Etat - régions ont prévu de nombreuses opérations dans ce sens.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, faire le point des actions engagées ou à venir en faveur de nos ports ? Etant normand, je vous interroge plus particulièrement sur les ports du Havre, de Rouen et de Dieppe.

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, vous savez très bien que la modernisation de nos ports est pour moi une ultrapriorité.

En effet, je pense qu'un port est un outil de développement économique et d'aménagement du territoire non seulement pour l'agglomération concernée et sa région, mais aussi pour l'ensemble du pays.

C'est la raison pour laquelle, notamment à partir de l'exemple du Havre, qui est un bon port pour son management, tant sur le plan des hommes, que sur le plan industriel, j'ai pensé mettre en place un certain nombre de missions pour définir précisément les objectifs, la méthode pour les réaliser ainsi qu'une démarche partenariale sur le plan social.

S'agissant de la région Haute-Normandie, le contrat de plan conclu avec l'Etat porte sur un montant de plus de un milliard de francs. L'Etat y contribue, pour sa part, à hauteur de 266 millions de francs et la région pour 124 millions. Les montants de la part « Etat » concernant les principales opérations inscrites au contrat s'élèvent, pour le port rapide aval, pour 1989, à 77,5 millions de francs s'agissant des investissements et pour 1990 à 15 millions de francs s'agissant des opérations sur les ouvrages mobiles. En 1989, j'ai accéléré un certain nombre de réalisations pour le Havre de façon à assurer une meilleure compétitivité, notamment en vue d'« agresser », si je puis m'exprimer ainsi, les ports de Rotterdam et d'Anvers.

En ce qui concerne Rouen, nous avons veillé à l'amélioration de la compétitivité des terminaux et des accès maritimes. Pour Rouen, 42 millions de francs sont prévus en 1990, contre 32 millions en 1989. Toutefois, là encore, je pose comme condition d'aboutir, sur le plan social, à une meilleure organisation, afin que le taux d'inemploi diminue.

Enfin, le port extérieur de Dieppe a été aménagé en 1989 - pour 16 millions de francs. En 1990, une troisième tranche de travaux est prévue à hauteur de 9 millions de francs.

M. le président. La parole est à M. Pierre-Yvon Trémel.

M. Pierre-Yvon Trémel. Monsieur le ministre, je tiens à appeler votre attention sur l'intérêt qu'il convient de porter à tout ce qui a trait à la recherche dans le domaine maritime. Cette recherche est financée à la fois par les crédits publics de votre ministère et du ministère de la recherche et par des crédits industriels.

En ce qui concerne les crédits publics, on constate que les aides à la recherche industrielle proposées par le ministère de la recherche - dans le cadre du fonds de la recherche et de la technologie, le F.R.T. - sont souvent peu adaptées en réalité au secteur maritime pour les P.M.E. et les P.M.I.. En effet, ces dernières n'ont ni la taille ni les moyens suffisants pour proposer des dossiers susceptibles d'être retenus par le F.R.T. Seules, dès lors, les subventions d'aide à la recherche proposées par votre ministère peuvent répondre à leur attente et avoir une action réellement incitatrice.

Il me semble essentiel que votre ministère puisse soutenir la mise en œuvre de programmes de recherche dans trois domaines en particulier, la sécurité des hommes et des navires, dont on a beaucoup parlé cet après-midi, l'environnement littoral et les ressources vivantes. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer quelles sont vos grandes orientations, ou vos intentions, dans ces domaines ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, je vais rejoindre votre préoccupation s'agissant de l'effort de recherche dans le domaine maritime, non sans préciser toutefois, qu'il faudrait peut-être chercher à améliorer un peu les attributions d'un certain nombre de crédits de recherche. Je pense aux relations entre le ministère de la recherche et le ministère chargé de la mer. Il conviendrait de trouver les spécificités qui permettraient de répondre plus exactement aux préoccupations des petites et moyennes entreprises, car leurs possibilités sont tout à fait particulière dans le domaine des activités liées à la mer.

S'agissant plus particulièrement des crédits spécifiques au ministère de la mer, en 1989 le montant de la dotation a été supérieur à 8 millions de francs. Jacques Mellick a veillé à la mise en œuvre de ces crédits pour un certain nombre d'applications. Dans certains domaines, il a rejoint vos préoccupations - sécurité des hommes et des navires, environnement du littoral et ressources vivantes.

J'aimerais appeler votre attention sur trois orientations plus spécifiques qui prédominent.

Au titre de la collecte des données sur la capture des produits de la mer, l'ensemble des prestations assurées par l'I.F.R.E.M.E.R. pour les pêcheries métropolitaines, par le Muséum d'histoire naturelle, pour les pêcheries dépendant des terres australes et par l'O.R.S.T.O.M. pour les pêcheries thonières tropicales ont été stimulées par le ministère délégué chargé de la mer.

Au titre de la connaissance du milieu marin, utilisé à des fins d'exploitation, je mentionnerai la participation aux dépenses de fonctionnement du réseau national d'observation et à la surveillance zoosanitaire du milieu marin - on rejoint là une des orientations que vous avez définies.

Enfin, au titre de la recherche appliquée, une partie significative des crédits du fonds d'aide à la recherche et à l'innovation, gérée par la mission interministérielle de la mer, a été affectée à la réalisation d'études et de travaux destinés à améliorer la connaissance des ressources vivantes susceptibles d'exploitation et à en favoriser la mise en valeur.

Cela étant, on peut sans doute amplifier l'effort en demandant à notre collègue M. Curien de veiller à certaines modalités d'application.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre, vous avez parlé d'aider les entreprises artisanales à être compétitives : c'est une formule que nous ne pouvons qu'approuver. Vous savez que nous nous battons ensemble dans ce sens depuis quelques années.

Encore faut-il que ces entreprises artisanales surmontent leurs difficultés actuelles pour pouvoir vivre le « plan quinquennal » que vous proposez ! Là, je me dois d'insister sur les entreprises en difficulté du nord de la Normandie. Dans nos régions, les conditions météorologiques exceptionnelles de cette année, avec des températures élevées par rapport aux années précédentes, ont entraîné, vous le savez, un réchauffement des eaux de la Manche et de la mer du Nord. Elles ont favorisé, dans certains secteurs, la prolifération d'algues nocives pour la faune marine. S'ajoutant à la pollution croissante en mer du Nord, dont on a parlé durant ce débat, ce phénomène a provoqué une certaine raréfaction de la ressource. Dans leurs migrations, les bancs de poissons se sont détournés des lieux de pêche habituellement fréquentés par les artisans pêcheurs du Nord, du Pas-de-Calais et de Normandie.

Les pêcheurs ont subi des pertes graves. Pour les cabillauds, les merlans et les plies, la baisse des captures est de 38 p. 100 par rapport à 1988. Pour ce qui est du chiffre d'affaires, sur période égale, janvier, février et mars 1989, par rapport à la même période de 1988, la perte atteindra 12 p. 100, soit 30 p. 100 de perte cumulée par rapport à 1987. Les pertes de salaire pour les marins sont de 25 p. 100 par rapport à 1988 et de 40 p. 100 par rapport à 1987. Près de 3 000 artisans pêcheurs sont concernés, sur une zone littorale qui s'étend de Dunkerque à la Basse-Normandie.

Monsieur le ministre, n'y aurait-il pas lieu d'appliquer, comme en agriculture, la notion de « zone sinistrée » ? Dans le plan dont vous avez parlé, cette question n'était pas abordée, semble-t-il. A notre avis, une aide exceptionnelle s'impose très certainement pour les artisans pêcheurs.

Pour que les entreprises puissent poursuivre les efforts de modernisation que vous connaissez - ils sont particulièrement importants à Etaples même - elles doivent pouvoir disposer d'un certain fonds de roulement, ce qui signifie qu'elles ne doivent pas subir de pertes de recettes très graves. Une compensation est nécessaire : la solidarité nationale doit s'exercer et les entreprises artisanales doivent être mises en position de négocier leurs dettes avec leur banque.

M. le président. Monsieur Deprez, je vous demande de conclure.

M. Léonce Deprez. La question que je pose est d'importance, monsieur le président !

Après les dépassements horaires que vous avez vous-même signalés, permettez que la pêche artisanale du Pas-de-Calais se fasse entendre dans le débat et que je souligne la gravité de la situation dans laquelle elle se trouve.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est une affaire de Pas-de-Calais, manifestement ! (Sourires.)

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, vous savez fort bien que la situation des artisans pêcheurs du littoral du Nord-Pas-de-Calais et de la Normandie est une de nos préoccupations.

En particulier, vous l'avez rappelé, les températures exceptionnelles de cette année ont aggravé la diminution de la ressource et les difficultés des pêcheurs. Vous connaissez la baisse inexorable de la ressource halieutique. Les experts, les scientifiques nous annoncent que nous en avons pour quatre ou cinq ans. C'est la raison pour laquelle j'essaie de « décompresser » ce qui se passe quand il s'agit des relations entre la pêche industrielle et la pêche artisanale.

Avec les responsables du fonds régional d'organisation du marché du poisson-Nord, c'est-à-dire des responsables du Nord-Pas-de-Calais mais aussi de Normandie, je me suis employé notamment à trouver de nouveaux espaces de pêche au Maroc. J'ai négocié à cet effet avec le ministre des pêches marocain pour permettre à la pêche artisanale d'être en meilleure situation et de ne pas se trouver bloquée par la pêche industrielle.

Mais j'ai le souci d'être un homme de solidarité avec ceux qui connaissent les difficultés. J'ai fait savoir que nous étions toujours à l'écoute pour dégager des solutions en liaison avec le ministère des affaires sociales. J'ai dit que nous étudierions cas par cas, bateau par bateau, toutes les situations qui se présentent. Je peux le confirmer. Je me propose d'étudier, pour l'avenir - l'idée vient des professionnels - la mise sur pied de ce que l'on pourrait appeler un « fonds de calamités » qui serait alimenté à la fois par les professionnels, s'ils le souhaitent, et peut-être par l'Etat. En tout cas, je fais instruire cette idée - peut-être pour l'année prochaine.

M. le président. La parole est à M. Aimé Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le ministre, un de vos propos m'a fait sursauter tout à l'heure. Vous avez déclaré que l'appropriation des zones de pêche par des pays riverains nous obligeait à nous adapter. Est-ce à dire que vous vous soumettez à la loi du plus fort ?

Ma question a trait au plan de relance du port de pêche de Lorient. Ce port connaît actuellement de graves difficultés. Le tonnage diminue - il est tombé de 67 000 tonnes en 1987 à 62 000 tonnes environ en 1988 et à 56 000 tonnes pour 1989 - alors que les frais sont constants, voire croissants. On aboutit donc à un déficit qui avoisine les dix-sept millions de francs.

Dans le cadre du redressement de ce port, une opération de restructuration financière de la concession a été engagée avec deux actions, une demande de prêt et une demande de dotation en capital de 8 millions de francs, qui s'articulent de la façon suivante : 4 millions de francs auprès de la direction des ports ; 1,5 million de la région Bretagne ; 1,5 million du département du Morbihan et 1 million de francs de la chambre de commerce de ce même département.

En ce qui concerne la dotation en capital demandée à l'Etat, peut-on assurer les professionnels de Lorient, monsieur le ministre, que les 4 millions seront bien le point de départ de la relance du plus grand port de pêche de la façade atlantique ?

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, vous savez fort bien que nous n'acceptons jamais la loi du plus fort. En tout cas, cette loi n'a jamais fait partie de notre philosophie. Sur ce point, ma réponse est très claire.

A propos du port de Lorient, vous savez d'où nous venons. A la demande de M. Le Drian, il y a pratiquement un an, je me suis rendu sur place. Je vous y avais du reste rencontré. J'ai pu constater alors l'état, que je qualifierai presque de lamentable, de ce port. Les gens ne se parlaient plus, les acteurs s'ignoraient, chacun restait dans son coin... Beaucoup de bonne volonté, certes, mais c'était insuffisant ! Je suis retourné là-bas à l'occasion de la foire exposition des techniques de pêche, une foire internationale de qualité, et j'ai fait savoir, à cette occasion, que si nous n'aboutissions pas avant le 15 décembre, l'Etat n'assumerait plus ses responsabilités ! C'était terminé ! Il faut bien, en effet, que les différents partenaires acceptent de s'asseoir autour d'une table pour proposer et définir les objectifs ! Nous avons désigné M. Marin pour faciliter les opérations. L'Etat fera face à ses responsabilités si, avant le 15 décembre, comme je m'y suis engagé, les choses sont claires. Dans ce cas, l'Etat respectera les 60 p. 100 qui lui reviennent - le taux est assez exceptionnel !

Voilà ce que je puis vous indiquer, monsieur Kerguéris, ainsi qu'à M. Le Drian, puisque vous êtes les deux députés de cette région.

M. le président. Pour le groupe U.D.C., la parole est à M. Gérard Grignon.

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre délégué, récemment vous avez eu des entretiens avec John Crosbie, ministre canadien du commerce extérieur, qui venait solliciter l'aide de la France pour étendre davantage encore l'appropriation par son pays de la ressource au-delà des 200 miles.

Il me faut dire ici que le Canada qui, hier, bafouait l'accord de 1972, vide aujourd'hui de son contenu l'accord de médiation par une réglementation extrêmement tatillonne dont je vous donne quelques exemples : obligation de pêcher 2 950 tonnes allouées globalement dans les secteurs 2 J, 3 K et L de façon dissociée ; obligation, par exemple, de pêcher 70 tonnes de morue par jour, quantité considérée comme pré-

levée, même si ce jour-là les chalutiers n'ont prélevé que 30 tonnes ; fixation d'un pourcentage de prises auxiliaires très bas, ce qui a réduit à néant le quota de cabillaud accordé dans le 4 VN en avril dernier. Je pourrais continuer, monsieur le ministre délégué, mais, vous le reconnaitrez, ces pratiques n'ont rien à voir avec les réalités de la pêche.

Avez-vous évoqué ce problème avec le ministre canadien ? Quelles mesures urgentes compte prendre le Gouvernement pour mettre fin à de telles pratiques ? Comment le Gouvernement peut-il subordonner le versement des compensations - dues aux entreprises de pêche locales pour le manque à gagner de la guerre de la morue - à l'intervention croissante de l'épargne locale, s'il ne prend pas lui-même les dispositions indispensables garantissant l'exercice des activités de pêche dans le cadre du respect des règles élémentaires du droit international ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous savez que les principaux gisements de coquilles Saint-Jacques de cette région ont de fortes chances de devenir propriété exclusive de la France, à la fin de 1991, lorsque les frontières maritimes seront délimitées. Or les coquilliers canadiens viennent de détruire quasi totalement cette ressource dont le maintien constituerait un élément non négligeable de la diversification des activités économiques de l'archipel.

Vous me direz que la zone concernée est pour l'instant une zone de non-contrôle réciproque : mais une telle zone doit-elle pour autant devenir une zone de destruction unilatérale ? Le Gouvernement envisage-t-il d'intervenir auprès du Canada afin d'obtenir un accord sur la gestion de ces stocks de coquilles ?

A propos de l'amélioration des infrastructures portuaires de Saint-Pierre-et-Miquelon, vous m'avez répondu l'an passé « que vous étiez intéressé par ce projet, que la question du financement n'était pas entièrement réglée ». Nous pouvons supposer, monsieur le ministre, que les réflexions ont progressé. Vous le savez, l'amélioration de ces infrastructures, tant à Saint-Pierre qu'à Miquelon, est un élément incontournable de tout développement économique rationnel.

Monsieur le ministre, quels sont les moyens financiers prévus dans votre projet de budget pour l'amélioration des infrastructures portuaires de Saint-Pierre et de Miquelon ?

J'espère, monsieur le président, avoir conclu avant les deux minutes fatidiques !

M. le président. Vous avez dépassé, mon cher collègue, mais je ne vous l'avais pas fait remarquer.

M. Ambroise Guellec. Aurait-il dépassé son quota ? (*Sourires.*)

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, j'ai rencontré récemment, en effet, M. Crosbie, ministre du commerce extérieur canadien, qui était venu évoquer avec moi les problèmes de l'O.P.A.N.O. au niveau de la présidence française de la Communauté. Bien entendu, je l'ai interrogé sur la mise en œuvre de l'accord franco-canadien du 30 mars 1989 dont vous avez mis en évidence les difficultés réelles.

En réalité, la division du quota en trois sous-quotas complique les choses. Elle repose sur une décision qui remonte au mois de décembre 1986 : les autorités canadiennes ont alors divisé le quota global en trois parts égales, capturables respectivement dans les secteurs 2 J, 3 K et L.

Pour ce qui est de la durée des licences et les captures journalières, afin de déterminer le nombre de jours de pêche nécessaires à la capture d'un quota, les autorités canadiennes divisent le quota par un taux de prises journalières. Les taux utilisés par l'administration canadienne paraissent substantiellement plus élevés que les taux enregistrés. Or la fixation de taux élevés conduit donc les Canadiens à sous-estimer le temps nécessaire à l'utilisation du quota et à délivrer des licences pour des durées plus courtes que le temps nécessaire, ce qui, bien entendu, oblige nos pêcheurs à solliciter régulièrement des prolongations, mais aussi à verser de nouvelles taxes. Cela exige un amendement à la licence facturé à 528 dollars canadiens par navire.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement français a protesté à plusieurs reprises contre de telles pratiques qui ont pour effet de limiter les conséquences économiques de l'accord du 30 mars 1989 ; voilà aussi pourquoi j'ai souhaité que nous puissions envoyer des experts afin d'en sortir. Il ne faut

pas que la discussion se limite simplement à des réclamations, ou à des protestations, au niveau de nos gouvernements respectifs. Il convient d'agir et d'avoir une bonne explication.

Vous m'avez interrogé au sujet de l'amélioration des infrastructures portuaires de Saint-Pierre-et-Miquelon. Ainsi que vous l'a fait connaître mon collègue, M. Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer, il a été jugé nécessaire de suspendre l'engagement des crédits destinés à l'amélioration des infrastructures portuaires de Miquelon. En effet, il serait prématuré à nos yeux d'engager dès à présent des opérations sans une vision claire de l'évolution du secteur de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon. Vous en convenez, et vous le savez.

Vous savez qu'un expert du ministère des finances, M. Casana, vient de déposer son rapport faisant le point exact de la situation des entreprises de pêche.

Le Gouvernement est prêt à aider à la restructuration de ce secteur dans l'archipel, à condition qu'un plan sérieux soit présenté. C'est à la suite de cette démarche et une fois connue la future configuration du secteur de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon que pourront être précisés les investissements réellement nécessaires à l'avenir de cette activité, donc les investissements portuaires.

Je crois qu'il faut prendre la question dans le bon sens, c'est-à-dire d'abord savoir exactement ce qu'il faut faire pour ce qui a trait aux structures des entreprises de pêche, avant de faire les investissements qui auront été décidés. Ainsi, on prend le poisson dans le bon sens, si je puis m'exprimer ainsi !

M. Gérard Grignon. Ça, c'est le sens inverse !

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Guy Lengagne.

M. Guy Lengagne. Monsieur le ministre, arrêt de la pêche au merlan et au cabillaud dans le 7, difficultés avec le Canada, difficultés de la pêche artisanale, disait Léonce Deprez, bref, l'année 1989 est une année difficile et, si je prends l'exemple de la pêche industrielle, c'est ce que les amateurs appellent, avec un peu d'emphase, sans doute, une année noire.

Nous avons tous conscience ici que la Communauté économique européenne doit faire un effort supplémentaire de gestion. Cela étant, monsieur le ministre, je dois ici rendre hommage à votre action. Vous avez toujours essayé de défendre, et souvent avec efficacité, les pêcheurs français. Il n'en demeure pas moins, je le répète, qu'il faut revoir la gestion. Dans un autre ordre d'idées, je profite de ma liberté de parole - je n'ai pas vos responsabilités - pour dire que je suis toujours scandalisé de voir que la pêche minière continue à ravager des fonds par ses prises accessoires.

M. Léonce Deprez. Exact !

M. Guy Lengagne. Si l'on veut reconstituer les fonds de la mer communautaire, il faudra la faire cesser.

M. Aimé Kerguéris. Je l'avais dit quand vous étiez ministre !

M. Guy Lengagne. Je le dis ici très librement.

Des armements vont rencontrer des difficultés. Vos crédits les aideront-ils à franchir ce cap difficile ? Sur ce même thème, une autre question : certains professionnels de la pêche industrielle ont décidé de moderniser leur bateau. Est-ce que le plan de modernisation sera réalisé, compte tenu de votre budget ?

Autre sujet : on évoquait les difficultés avec les pays tiers. Dès l'instant où il n'y a plus de poissons en quantités suffisantes dans la mer communautaire, il faut aller pêcher ailleurs. Nous avons des accords avec les pays tiers : la Norvège, mais les ressources s'épuisent, le Canada - on vient d'évoquer les difficultés suivantes. Vous êtes convaincu comme moi qu'il faudra chercher de nouveaux accords dans des lieux de plus en plus lointains.

Ce n'est pas simple. Cela nécessite l'accord du ministère des finances, bien sûr, mais aussi du ministère de la coopération ou du ministère des affaires étrangères. Indépendamment des moyens financiers que vous pouvez mettre à la disposition des armements, ne pourrait-on imaginer une espèce de cellule constituée à votre initiative qui regrouperait des repré-

sentants des ministères intéressés, dont le vôtre, pour rechercher de nouveaux lieux de pêche et surtout pour négocier de nouveaux accords ? C'est indispensable pour que notre pêche franchisse ce cap extrêmement difficile.

Enfin, vous le savez, le mareyage français n'est pas tout à fait prêt à affronter l'année 1993. Certes, sur n'importe quel point de notre littoral, il y a de bonnes maisons de mareyage, de bonnes entreprises de transformation, mais beaucoup ne sont pas aux normes communautaires.

Votre budget prévoit des crédits en faveur de la modernisation du mareyage et de la transformation. C'est une bonne chose, et je vous en remercie. Mais ne pourrait-on pas aller un peu plus loin et prévoir d'ici à 1993 un plan de modernisation de l'ensemble du mareyage français ? Les professionnels sont prêts à investir. Les régions, les conseils généraux, voire les communes, devraient probablement s'engager. Vous devriez exprimer votre volonté, et je crois d'ailleurs que vous l'avez déjà fait. Toujours est-il que le ministère doit prendre une initiative tendant à la mise en vigueur d'un tel plan.

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Monsieur le député, vous connaissez le problème de la baisse de la ressource halieutique. Vous connaissez aussi l'état d'esprit qui règne à Bruxelles qui consiste à privilégier, et cela depuis des années, la transformation par rapport à la production. L'on ne peut pas mener trente-six combats à la fois et, depuis plusieurs mois, j'ai tout fait pour parvenir à un accord, notamment avec l'Espagne, qui a pratiquement le même type d'exploitation que le nôtre. Là est notre intérêt, bien plus que dans les discours - ou l'action pesante, dominante, de la commission en faveur de l'industrie agro-alimentaire ou de l'industrie de transformation.

C'est la raison pour laquelle je tiens à la conclusion d'accords, en particulier avec les Portugais, les Italiens, et, je le répète, avec les Espagnols. Mais cela prend du temps. Il faut renverser la tendance, changer les méthodes, définir de nouveaux objectifs.

En ce qui concerne la pêche industrielle, vous ne pouvez pas trop vous plaindre. En faveur de la modernisation, on a décidé de construire des bateaux, de même que la commission a pris des décisions très favorables. Dans le projet de budget, le montant des crédits sera maintenu à hauteur de 135 millions de francs. Ce chiffre n'est pas l'effet du hasard. Il est le fruit de la concertation que nous avons menée avec nos partenaires, les professionnels. Par conséquent, il permettra de faire face à la demande ; en particulier, comme je l'ai rappelé tout à l'heure en préambule, il répondra à la nécessité de la modernisation et offrira à de jeunes pêcheurs la possibilité de s'installer.

En ce qui concerne les pays tiers, votre idée est excellente. Je ne peux que la retenir. C'est bien la direction dans laquelle je vais. Dans cet ordre d'idées, j'ai pris des contacts avec M. Pelletier, ministre de la coopération, et avec Mme Avice, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, M. Dumas, afin que nous recherchions, pour les quatre à cinq années qui viennent, non pas des accords impérialistes, mais des accords de coopération, des *joint ventures*. Je prenais l'exemple de l'Angola, en Afrique. En accord avec le Portugal, des armements français et portugais, ont des possibilités d'entreprise conjointes en Angola.

Bien entendu, il faut être attentif au fait que c'est la Commission qui conclut des accords avec les pays tiers, mais c'est là notre seule possibilité pour les quatre ou cinq années à venir. De leur côté, les professionnels doivent accepter de changer d'état d'esprit et de ne pas se contenter de rester dans les eaux traditionnelles. C'est aussi la raison pour laquelle j'ai fortement aidé les responsables du FROM Nord à aller au Maroc pour montrer qu'il y avait d'autres possibilités.

Votre cellule de crise, c'est une bonne idée que je suis prêt à reprendre, en accord avec les ministères concernés.

M. le président. La parole est à M. André Capet pour poser la dernière question.

M. André Capet. Monsieur le ministre, la mise en service du tunnel sous la Manche en 1993 pose avec acuité le problème du devenir de l'armement naval et du pavillon français

en Manche et en mer du Nord. Cette situation nouvelle de concurrence conduit la S.N.C.F. et les pouvoirs publics à envisager la création de nouvelles structures juridiques.

Cependant, avant que ne soit créé le groupement d'intérêt économique, il m'apparaît indispensable que toutes les garanties soient prises pour assurer de manière définitive l'ancrage de cette structure dans le secteur public. Parallèlement, il faut pérenniser la participation majoritaire du secteur public, prévue au sein du capital des deux sociétés nouvelles créées, à savoir, la société nationale de l'armement transmanche et la société propriétaire des navires.

Pour autant, affirmer que le tunnel sous la Manche entraînera une forte diminution du trafic transmanche, notamment sur la ligne Calais-Douvres, ne doit pas avoir pour effet de figer les énergies. Car, en fait, cette affirmation peut être facilement contestée si l'on prend en compte les différents éléments positifs qui plaident pour le trafic maritime et qui se traduisent chaque année par un nombre sans cesse croissant de passagers.

C'est pourquoi la S.N.C.F. ne doit, en aucun cas, se désengager de l'armement naval, même si, par ailleurs, elle a orienté sa politique d'investissement sur la base de la réalisation du tunnel sous la Manche.

Au contraire, le maintien du pavillon français dépend pour une large part de la mise en service et de l'exploitation au plus tôt de ferries de quatrième génération, afin de pratiquer une économie d'échelle et de développer des espaces commerciaux.

Dans ce cadre, les pouvoirs publics sont-ils déterminés à dégager rapidement les moyens financiers capables d'aménager, d'acquérir, voire de construire de tels bâtiments ?

En tout état de cause, cette restructuration de l'armement naval ne doit, en aucun cas, se faire au détriment du personnel navigant ou sédentaire. Les pouvoirs publics doivent garantir l'avenir de l'ensemble du personnel.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous préciser quelles seront les mesures techniques, commerciales et sociales que vous envisagez de nous proposer.

Mais aussi, je vous serai reconnaissant de nous faire connaître votre sentiment sur l'évolution du dossier du port à l'est de Calais qui fait l'objet d'une récente demande d'autorisation ministérielle de transformation du quai de service initial en quai d'accostage pour les futurs catamarans de grande capacité que la compagnie P. & O. envisage d'affecter, à moyen terme, à la ligne Calais-Douvres.

Je me permets de souligner que cette autorisation s'avère capitale car elle favoriserait grandement la réussite, déjà bien amorcée grâce à votre soutien, de la conversion du port de Calais face au défi du tunnel sous la Manche.

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Je crois déjà avoir évoqué amplement le dossier de l'armement naval tant à la tribune qu'en répondant à M. Guy Lengagne.

Je rappellerai seulement que le rapport de M. Léonard n'est pas le rapport de Michel Delebarre et de Jacques Mellick. Que les choses soient claires : il s'agit d'un rapport de fonctionnaire, auquel nous avons dicté des conditions, donné des paramètres relatifs notamment à l'environnement, à la compétitivité, en précisant que la S.N.C.F. ne pouvait à la fois investir dans le réseau des T.G.V. et dans le tunnel, ce tunnel dont vous avez été, dont vous êtes toujours, monsieur le député, un ardent défenseur pour la ville de Calais.

M. André Capot. Toujours !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Vous ne pouvez pas demander à la S.N.C.F. de tout faire, d'autant que la volonté du Gouvernement, et sans doute celle de la majorité de l'Assemblée, est de laisser une certaine initiative et une grande liberté de gestion aux entreprises publiques. Donc, M. Léonard parlait de paramètres relatifs à l'environnement pour établir des propositions à la S.N.C.F. Aujourd'hui, ces propositions sont connues. Je le répète ici comme je l'ai dit devant les organisations syndicales, et il importe qu'on le sache, ni Michel Delebarre ni Jacques Mellick ne seront en quelque manière que ce soit les hommes de la privatisation, même rampante, de la S.N.C.F.

Simplement, je souhaite un armement naval français compétitif pour affronter la concurrence internationale, car, demain, tout le monde pourra venir s'installer en France. 1993 tape à notre porte ; il nous faut des structures appropriées. C'est une des idées du rapport de M. Léonard.

Avons-nous la capacité d'acquérir immédiatement un bateau « T » ? Y a-t-il sur le marché d'autres bateaux « T » que celui de M. Sherwood ? Nous n'en savons rien. Nous pensons que non. Je vais demander à M. Sherwood s'il veut vendre le sien. A partir de sa réponse, nous avons toutes les données du problème pour trancher. En tout cas, il nous faut rapidement un bateau « T », que nos délais de construction ne permettraient pas d'obtenir assez rapidement.

Il fallait le répéter ici, pour que les choses soient claires : en aucune manière, nous ne privatiserons l'armement naval. Les structures qui sont proposées par M. Léonard peuvent être étudiées, améliorées mais l'intérêt national servira de butoir et il ne saurait y avoir une dérive vers d'autres pays, vers des sociétés étrangères.

Vous étiez venu me voir, monsieur le député, au mois de juillet de l'année dernière, il y a un an, à propos de l'aménagement du port, et plus particulièrement à propos du troisième poste à quai. Vous le saviez, l'idée était loin d'être acquise au ministère. En fait, elle n'était même pas acceptée ; toutes les données démontraient qu'il n'était pas normal de faire ce poste. Et puis, il y a eu vos arguments, ceux de la chambre de commerce, et aussi la volonté de Michel Delebarre, la mienne, de faire dans cette région un grand port, un seul grand port de Calais, de Boulogne, de Dunquerque...

M. Guy Lengagne. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. ... car nous pensons que, face à la concurrence d'Anvers, de Rotterdam et leurs kilomètres de ports, il nous faut une unité. C'est pourquoi on ne peut multiplier les investissements, au risque de les éparpiller. Depuis des mois, nous voulons, Michel Delebarre et moi, aller dans cette direction et aboutir. Nous allons prendre une nouvelle initiative dans les jours qui viennent.

Bref, les conditions d'investissement doivent être harmonisées, coordonnées. C'est la seule chance de succès pour tout le monde. On ne peut pas déshabiller Pierre pour habiller Paul. Cela ne sert à rien. Nous n'avons pas assez d'argent pour nous le permettre. Chaque matin, nous devons penser à Anvers, à Rotterdam. Là est la clé du succès, qui passe par l'unité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très bien !

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

J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer ».

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, le Gouvernement demande la réserve des crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » des états B, titres III et IV, C, titres V et VI et D.

M. Antoine Rufenacht. Ce n'est pas glorieux !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mais c'est efficace ! (*Sourires.*) Je vous laisse encore le temps de réfléchir...

M. le président. La réserve est de droit.

Il appartiendra au Gouvernement de fixer la date de la suite de cette discussion.

Après l'article 65

(Amendement précédemment préservé)

M. le président. A la demande de la commission des finances, j'appelle maintenant l'amendement n° 50, présenté par M. Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté, et qui avait été précédemment réservé.

J'en rappelle les termes :

« Après l'article 65, insérer l'article suivant :

« Le taux de 0,65 p. 100 figurant dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 313-1 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par le taux de 1 p. 100. »

La parole est à M. André Duroméa.

M. André Duroméa. Monsieur le ministre, nous aurions dû discuter de cet amendement hier soir.

Les baisses successives de collecte ont eu des répercussions importantes sur les montants des prêts accordés aux salariés des entreprises, sur la réalisation de l'équilibre financier des organismes constructeurs de logements sociaux et sur la baisse des emplois dans le bâtiment. La dernière baisse en date, de 0,72 à 0,65 p. 100, a entraîné par rapport aux années antérieures un déficit de ressources pour les organismes collecteurs de 800 millions de francs, signifiant la construction d'environ 15 000 logements de moins. Or ce 1 p. 100 doit être analysé comme une sorte de salaire différé et assimilé à une aide à la construction locative ou à l'accession à la propriété.

C'est pourquoi nous pensons qu'il faudrait que les comités d'entreprise décident de son affectation. Il est donc nécessaire de le rendre plus efficace au service des salariés.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement. Je me vois donc mal aujourd'hui donner un avis en son nom sur un texte qui n'a vraiment aucun rapport avec le budget de la mer.

M. André Duroméa. Ce n'est pas ma faute s'il n'est discuté qu'aujourd'hui. Il devait l'être hier soir.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, M. le député Duroméa ne sera pas surpris de ma position puisque j'ai déjà eu l'occasion de la lui laisser entendre lors du débat sur le budget du logement.

Il n'est pas pensable de faire repasser de 0,65 p. 100 à 1 p. 100 la contribution des entreprises au logement social, non seulement pour des raisons liées à l'augmentation de leurs charges, mais aussi en raison de l'évolution de ce budget au cours de ces dernières années.

Nous avons veillé pour cette année à ce que la capacité d'intervention de l'agence responsable de la gestion du 0,65 p. 100 soit totalement préservée. Bien plus, par un accord conventionnel entre les partenaires sociaux, un effort tout à fait significatif sera fait en faveur du logement des plus démunis. Telle est la position du Gouvernement, qui est défavorable à l'amendement proposé.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

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

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 2 novembre 1989, à onze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1990, n° 895 (rapport n° 920 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Travail, emploi et formation professionnelle.

Annexe n° 36 : Travail et emploi. - M. Pierre Forgues, rapporteur spécial ; avis n° 921, tome XIII, de Mme Marie-France Lecuir, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Annexe n° 37 : Formation professionnelle. - M. Michel Berson, rapporteur spécial ; avis n° 921, tome XIV, de M. Jean-Paul Fuchs, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

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

CLAUDE MERCIER

DÉMISSION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

Mme Elisabeth Hubert et M. Olivier Dassault ont donné leur démission de membres de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Arthur Dehaine a donné sa démission de membre de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

MM. Olivier Guichard, Robert Pandraud, Dominique Perben et Jean Tiberi ont donné leur démission de membres de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Jean-Marie Demange a donné sa démission de membre de la commission de la production et des échanges.

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

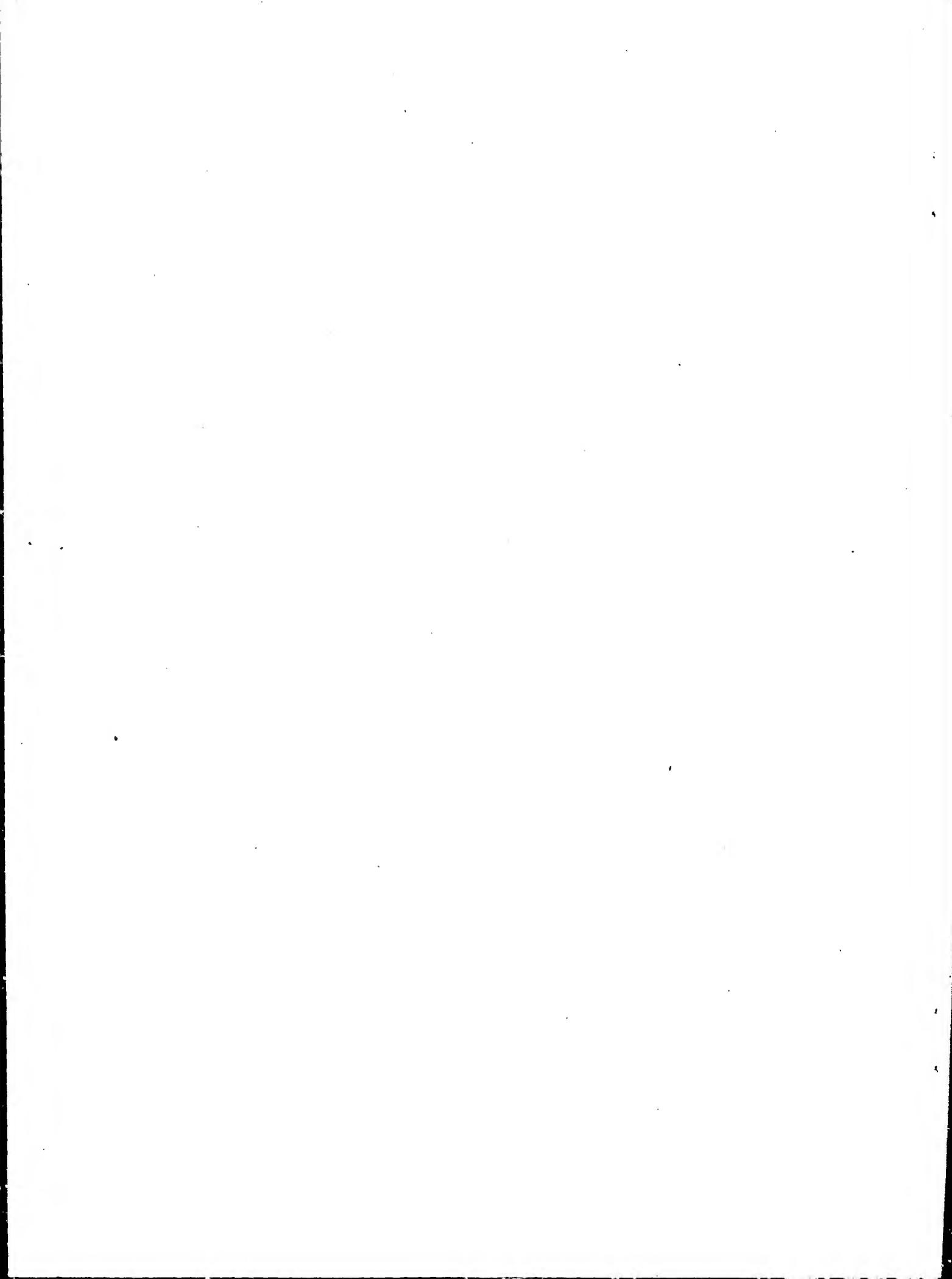
(En application de l'article 38, alinéa 4, du règlement)

Le groupe R.P.R. a désigné :

MM. Olivier Dassault, Arthur Dehaine, Jean-Marie Demange et Mme Elisabeth Hubert pour siéger à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Candidatures affichées le mardi 31 octobre 1989 à dix-sept heures.

Ces nominations prennent effet dès leur publication au *Journal officiel*.



ABONNEMENTS					
EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER		
Codes	Titres	Francs	Francs		
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :	
03	Compte rendu..... 1 an	108	852	- 03 : compte rendu intégral des séances ;	
33	Questions..... 1 an	108	554	- 33 : questions écrites et réponses des ministres.	
83	Table compte rendu.....	52	88	Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes :	
93	Table questions.....	52	95	- 05 : compte rendu intégral des séances ;	
DEBATS DU SENAT :				- 35 : questions écrites et réponses des ministres.	
05	Compte rendu..... 1 an	99	535	Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :	
35	Questions..... 1 an	99	349	- 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.	
85	Table compte rendu.....	52	81	- 27 : projets de lois de finances.	
95	Table questions.....	32	52	Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 Téléphone ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77 STANDARD GENERAL : (1) 40-58-75-00 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS	
07	Série ordinaire..... 1 an	670	1 572		
27	Série budgétaire..... 1 an	203	304		
DOCUMENTS DU SENAT :					
09	Un an.....	670	1 536		
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.					
Tout paiement é le commande facilitera son exécution					
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et é l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.					

Prix du numéro : **3 F**

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

