

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

(43^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Luratech

1^{re} séance du lundi 29 octobre 1990

www.luratech.com

SOMMAIRE

PRESIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON

1. Loi de finances pour 1991 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4453).

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

MER

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

M. Jean Beaufile, 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,
André Duroméa,
Aimé Kergueris,
Gérard Grignon,
Jean de Lipkowski.

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

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

2. Ordre du jour (p. 4468).

LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON,
vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1991 (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 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER MER

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère délégué à 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. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le ministre délégué, chargé de la mer, mes chers collègues - vous n'êtes que quelques-uns mais je vous remercie d'être venus -, je n'ai pas l'intention de reprendre à la tribune, au mot près, le rapport écrit qui a été mis en distribution et que vous avez sans doute entre les mains.

Je ne pense pas, cependant, ne rien avoir à dire s'agissant d'un budget qui concerne ce vaste domaine de la mer, des ports, des flottes de commerce et de pêche et du monde des marins.

La discussion du budget de la mer, c'est chaque fois l'occasion de savoir ce que les chiffres qu'il contient signifient et traduisent. Il y a deux ans, je vous disais que nous ne pouvions rien espérer de ce budget pour mener à bien une réelle politique portuaire et maritime, pour faire prospérer les activités qui relèvent de la mer et pour situer notre pays à un rang et à une place plus honorables parmi les grandes puissances maritimes de l'Europe et du monde.

Nous l'avons néanmoins voté parce que vous avez alors, messieurs les ministres, affirmé avec force votre volonté de présenter les budgets suivants d'une manière plus conforme à vos options, qui sont aussi les nôtres. Effectivement, c'est ce que vous avez fait à partir du budget de l'exercice 1990.

Nous y avons vu la détermination du Gouvernement de répondre au plus vite et au mieux aux besoins en crédits des politiques arrêtées par vos soins, pour aller vers une économie maritime à la hauteur des légitimes ambitions de la France, à travers ses flottes, ses ports, ses trafics et ses transports.

Nous avons dès lors voté le budget de 1990, parce qu'il portait les prémices d'une marche en avant vers des objectifs mieux définis et plus déclarés.

Aujourd'hui, avec le budget pour 1991, quelle est l'évolution des crédits ? J'estime devoir vous dire que cette évolution vers le mieux continue et correspond assez parfaitement à ce que nous souhaitons tous pour le devenir de toutes nos activités maritimes et portuaires.

Messieurs les ministres, vous poursuivez en 1991 l'effort de l'an dernier, et vous l'accentuez même. C'est d'autant plus satisfaisant que le contexte économique global demeure toujours très difficile, car il n'a pas encore trouvé sa progression dans le calme. Ce progrès budgétaire entrepris depuis deux ans et dont il faut se féliciter permettra sans aucun doute une meilleure compétitivité de nos armements navals marchands et de nos pêches maritimes, une meilleure compétitivité de nos ports et de la qualité de nos trafics par mer, pour l'Europe qui se construit et prendra demain toute sa dimension.

Les crédits du budget de la mer s'élèvent pour l'année 1991 à un total de 6 431 millions de francs contre 6 280 millions de francs l'an passé, soit une progression, un peu faible, de 2,40 p. 100 en crédits de paiement et une augmentation de 8,50 p. 100 au titre des autorisations de programme, la priorité étant toujours accordée aux investissements.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, malgré quelques insuffisances et faiblesses ici ou là, le budget de la mer devrait être en mesure d'amplifier encore notre soutien à l'économie maritime, qui constitue, chacun le sait, un pan non négligeable de l'économie nationale.

C'est dans le domaine de l'équipement, et surtout de l'entretien de nos équipements portuaires, que se situe l'insuffisance la plus notoire et la plus significative, ce qui risque de nuire au mouvement d'intérêt aux problèmes maritimes amorcé au cours de ces dernières années. C'est un bien grand dommage, monsieur le ministre ! Le rapporteur spécial se doit dès lors de demander au Gouvernement d'y remédier rapidement et sans faute.

J'en viens maintenant à quelques remarques et observations relatives à certaines actions contenues dans le budget de la mer.

S'agissant des moyens devant assurer le fonctionnement du ministère de la mer, il faut noter qu'ils sont en hausse par rapport à l'an dernier, ce qui permettra de parfaire la modernisation des services et d'éponger certains arriérés de dépenses.

Les crédits affectés en 1991 à la police et à la signalisation maritimes sont en nette augmentation et faciliteront le nécessaire remplacement des unités âgées des affaires maritimes par des vedettes mieux adaptées à l'accomplissement de leurs missions.

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage - les C.R.O.S.S. - au nombre de cinq aujourd'hui, ne connaîtront pas, semble-t-il, de diminution de leurs effectifs ; c'est une bonne chose pour l'efficacité de leurs tâches.

Quant aux crédits destinés à la protection et à l'aménagement du littoral, ils sont en régression, ce qui est regrettable.

J'en viens aux points les plus préoccupants de ce budget, à des points faibles que déplore le rapporteur spécial, comme la commission des finances.

La régression des crédits consacrés aux équipements portuaires, et notamment le recul de l'importance des crédits réservés à l'entretien et à la maintenance des chenaux, qui assurent l'entrée et la sortie des ports, ainsi que l'arrêt des efforts en ce domaine depuis plusieurs années, font courir aux ports français les plus exposés à la concurrence étrangère le risque de ne pouvoir soutenir et améliorer la qualité de leur accueil portuaire. Ces ports vont se trouver dans l'obligation de renoncer à bien des investissements, pourtant nécessaires à leur essor, ou même, tout simplement, à leurs activités de tous les jours. Prenons-y garde car, dans tous les ports, le bon climat social entre les professionnels et les acteurs portuaires est indispensable. S'il n'était plus une réalité, tout serait plus difficile. La vie d'un port, son développement et ses perspectives ne peuvent être satisfaisants que si l'avenir du port est considéré comme l'affaire de tous, et notamment de tous ceux qui lui doivent, à un titre ou à un autre, les moyens de leur existence.

Que dire des ports français par rapport aux ports étrangers, européens notamment, sinon qu'ils sont en mesure de progresser au même rythme ?

Mes chers collègues, vous trouverez dans mon rapport écrit la liste des investissements qui seront poursuivis ou engagés dans plusieurs des grands ports français, plus spécialement à Dunkerque, au Havre, à Nantes, à Bordeaux et à Marseille.

Je dirai quelques mots du redressement, largement positif, entrepris il y a deux ans au bénéfice de la flotte marchande française. Au 1^{er} juillet dernier, la flotte de commerce de notre pays sous pavillon national comptait 216 navires, dont 29 de passagers, 132 cargos et 55 pétroliers. Sur ces 216 navires, 41 sont immatriculés à Kerguelen.

Le rythme des suppressions d'emplois s'est sérieusement ralenti. De mille par an au cours des dix années écoulées, elles ont été ramenées à deux cents par an depuis 1989. Nous ne pouvons que nous en réjouir, tout en souhaitant qu'elles cessent le plus tôt possible. On peut voir là le double effet d'un contexte général plus favorable et du plan de soutien, qui prévoit une aide à l'investissement et à la modernisation dont les conditions d'attribution ont été largement assouplies depuis l'an dernier.

Les crédits de paiement destinés à l'application du plan de soutien sont en 1991 de 340 millions de francs contre 285 millions en 1990 - c'était un progrès, insuffisant cependant - soit une progression de 16 p. 100. L'augmentation des autorisations de programme en ce domaine est de 30 p. 100. Nous pouvons donc être satisfaits.

A titre d'information, je rappelle que l'armement français réalise, hors cabotage, un chiffre d'affaires avoisinant 16 milliards de francs, dont plus d'un tiers, et c'est trop, sous pavillon étranger, ce qui donne au pavillon français une couverture de seulement 40 p. 100.

Je poserai maintenant plusieurs questions, auxquelles je vous prie, messieurs les ministres, de bien vouloir répondre.

Comment la politique communautaire des pêches maritimes continue-t-elle de se forger et de s'appliquer ? Où en sont les choses en ce domaine ?

Quelles sont les intentions du Gouvernement, ou ses actions, à propos de la réduction de la capacité de pêche pour les navires pêcheurs français ? Qu'en est-il de la modernisation de nos flottes de pêche, qui comptaient 12 000 unités en 1987 mais n'en comptent plus que 9 500 aujourd'hui ?

Quelle est la volonté du Gouvernement face aux problèmes posés par la conservation et la gestion de la ressource ? Quel est l'objectif du Gouvernement dans l'application du programme d'orientation pluriannuel en cours ?

Autant de questions que le rapporteur spécial doit poser afin que tout soit clair et que les dialogues engagés soient mieux acceptés par les partenaires concernés.

Chacun de nous doit savoir que la balance commerciale des produits de la mer est fortement déficitaire, de près de 10 milliards de francs en 1989.

Je dirai maintenant un mot de l'Établissement national des invalides de la marine dont 55 p. 100 des ressources proviennent d'une subvention de l'État.

Après avoir souligné le remarquable effort entrepris par les ministres de la mer en faveur de la formation maritime et aquacole, je constate cependant que cet effort risque d'être perturbé, voire interrompu à cause de quelque trois ou quatre millions de francs qui manquent aux enseignants et aux formateurs pour continuer à bien enseigner et à bien éduquer.

Il est évident que les crédits budgétaires sont satisfaisants ; ils enregistrent un progrès depuis deux ans et traduisent de réels efforts...

M. Ambroise Guellac. Oh ! C'est trop !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. ... en faveur d'un secteur d'activité indispensable à la France, quoique parfois méconnu. Je vous propose donc de voter ce budget sans aucune hésitation, gardant l'espoir de l'améliorer et de l'abonder grâce à nos interventions et à nos amendements, afin qu'il réponde autant que possible aux souhaits du Parlement, qui désire profondément, depuis de nombreuses années, redonner à notre pays sa fierté de posséder sur toutes les mers du monde la puissance maritime qui fut longtemps la sienne dans le passé, un passé d'ailleurs pas si lointain. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre délégué, chargé de la mer, vous avez demandé un audit à un organisme spécialisé pour savoir ce que l'on pensait de votre secteur ministériel, de ses structures, de son fonctionnement. Les conclusions sont globalement satisfaisantes, élogieuses même, et un journaliste a bien résumé cet audit en écrivant : « structure sympathique, attachante ... mais petits moyens ».

Cette année encore, et nous sommes plusieurs à le regretter, la mer ne figure pas au rang des priorités gouvernementales, et les crédits, de 6 430 millions de francs, seront juste suffisants pour répondre aux besoins du secteur.

Même si la subvention de l'E.N.I.M. progresse moins vite que les années précédentes - seulement 1,9 p. 100 à cause du ralentissement des pertes d'emplois dans la flotte - la subvention de 4 363 millions de francs occupe encore presque les deux tiers des crédits.

La pyramide des âges, les prévisions d'effectifs, l'amélioration nécessaire des retraites font craindre que la situation ne perdure. Sans remettre en cause l'existence de l'E.N.I.M., organisme auquel le monde maritime est très attaché, je souhaiterais que l'on étudie la possibilité d'une présentation budgétaire quelque peu différente avec un budget annexe comme le B.A.P.S.A. en agriculture, par exemple, de façon à mieux mettre en valeur les crédits économiquement disponibles.

C'est ainsi que, hors E.N.I.M., la progression des crédits est cette année de 3,51 p. 100.

Je n'entrerai pas dans le détail des répartitions de crédits par chapitres budgétaires, notre collègue Denvers l'ayant fait il y a quelques instants. Permettez-moi cependant de survoler les divers secteurs pour m'attarder un peu plus longuement sur un ou deux points.

Les crédits consacrés à l'administration générale permettent d'améliorer le fonctionnement de nos quartiers, qu'il s'agisse de l'immobilier, des dotations en véhicules ou de l'informatisation des services. Les crédits de fonctionnement progressent de 4,22 p. 100 en ce qui concerne les personnels et de 5,30 p. 100 pour les services. Sur les trois derniers exercices, les crédits de fonctionnement ont augmenté de plus de 16 p. 100.

S'agissant de la formation, il y a globalement stabilité des crédits, il est vrai après les fortes augmentations des deux dernières années. Cela tient au fait que certaines grosses dépenses, telles que l'acquisition de simulateurs, sont aujourd'hui terminées.

Les crédits consacrés à la sécurité et à la lutte contre la pollution sont stables en autorisations de programme, mais progressent fortement en crédits de paiement, de 22,83 p. 100. Les problèmes d'environnement et de sécurité sont une priorité du secteur.

L'an passé, notre assemblée, en ce qui concerne le budget de la mer, avait longuement débattu du plan que vous aviez présenté, monsieur le ministre, concernant la flotte de commerce, un plan que j'avais assimilé à l'époque à une simili-loi de programmation. Certains ironisaient sur les difficultés de maintenir l'effort sur la durée de cinq ans. Aujourd'hui, monsieur le ministre, on peut dire : « mission accomplie ! » Avec 415 millions de francs d'autorisations de programme, le plan disposera des moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Les crédits consacrés à l'investissement ont permis aux armements de se doter de nouveaux navires. L'effort sera poursuivi avec 200 millions de francs en 1991.

Les effets du plan se sont aussi fait sentir au niveau de l'emploi. La chute régulière des effectifs s'est singulièrement ralentie : alors qu'elle était d'environ 1 000 emplois par an au cours des dix dernières années, elle ne sera plus que du quart, et à peine, cette année.

En trois ans, les autorisations de programme pour la flotte ont doublé ! Soyez persuadé que notre assemblée restera vigilante pour que les crédits nécessaires dans le cadre du plan soient inscrits dans les années à venir.

Vous me permettrez d'être rapide quant à la situation des sports.

Avec certains d'entre vous, mes chers collègues, nous avons mené au sein de la commission de la production une mission d'information et nous avons déposé un rapport au mois de janvier dernier. Je ne ferai donc que quelques remarques.

Sur l'année 1989, le trafic global de nos ports a augmenté de 3,5 p. 100, avec des pointes de trafic au Havre et à Marseille, respectivement de 17 p. 100 et 23 p. 100, en ce qui concerne les conteneurs.

Cette année, pour ce qui concerne les marchandises diverses, secteur le plus soumis à la concurrence, les ports français les plus importants enregistrent des progressions semblables à leurs concurrents européens.

Néanmoins, la situation des ouvriers dockers nous inquiète car elle ne s'est pas améliorée. Le taux d'emploi qui avait reculé à la suite des plans sociaux a tendance à remonter. Il semble devoir se stabiliser autour de 30 p. 100, ce qui est difficilement supportable. Des mesures sont à prendre car les déplaçonnements, s'ils sont nécessaires, ne résolvent pas les problèmes de fond.

L'effort budgétaire pour 1991 assurera globalement, pour les ports, le maintien à leur niveau des crédits de 1990. La contractualisation des opérations inscrites aux contrats de Plan, de même que les grandes opérations lancées seront assurées. Ce sont en effet des augmentations de 11,66 p. 100 en autorisations de programme et 65,14 p. 100 en crédits de paiement qui ont été inscrites sur les trois derniers budgets.

Des difficultés ne manqueront néanmoins pas de surgir - mon collègue M. Denvers l'a rappelé - à cause de l'insuffisance des crédits consacrés à l'entretien des profondeurs.

Jusqu'en 1989, la dotation concernant le dragage se situait à hauteur de 483 millions en francs constants. En 1990, elle avait déjà été ramenée à 477 millions de francs et, cette année, ce sont seulement 467,6 millions de francs qui sont prévus. Même si de gros efforts de productivité ont été réalisés avec, entre autres, la réorganisation du G.I.E.-dragages, ces crédits rendront la situation particulièrement difficile dans les ports autonomes pour le maintien des profondeurs.

Aussi, mes chers collègues, je sollicite tant du Gouvernement que de M. le rapporteur général du budget, l'inscription dans la réserve parlementaire d'une somme qui viendrait abonder cette ligne de crédits.

J'ai gardé pour la fin la situation de la pêche.

Les crédits correspondant aux investissements - 135 millions de francs en autorisations de programme et 79,75 millions de francs en crédits de paiement - permettront de faire face aux besoins. Mais la crise très grave que connaît la pêche n'est pas seulement d'ordre budgétaire.

Nos marins-pêcheurs, comme les agriculteurs, connaissent des difficultés sérieuses liées à la raréfaction de la ressource, aux limitations de capture, au surendettement, aux conditions climatiques, à l'augmentation du gazole.

Si les agriculteurs ont fait entendre leur voix avec une certaine force - en l'accompagnant quelquefois de violences - les marins-pêcheurs vivent quant à eux leur situation avec dignité. Le Parlement, le Gouvernement se sont émus et ont entendu les agriculteurs : ils ne peuvent rester insensibles à l'appel des « paysans de la mer ».

Vous avez annoncé, monsieur le ministre, devant le comité central des pêches, un certain nombre de mesures importantes. C'est bien, mais ce sera, néanmoins, on le sait, insuffisant à moyen terme. Nos crédits budgétaires annuels ne suffiront pas : il faut, comme vous l'avez fait pour la flotte de commerce, dresser un plan pluriannuel d'intervention traitant de l'ensemble de la filière pêche.

Aujourd'hui, dans ce milieu, les conflits se multiplient car la concurrence devient plus vive au fur et à mesure que la ressource s'épuise : des conflits éclatent entre professionnels pratiquant des modes de pêche différents, entre marins de nationalités voisines, entre la profession et les autorités.

Si, jusqu'en 1970, la production mondiale augmentait grossièrement de 7 p. 100 par an, les choses ont bien changé aujourd'hui.

La raréfaction de la ressource a des causes multiples.

Il s'agit d'abord de la pollution des océans. Si nous n'y prenons garde, la mer risque de devenir une poubelle.

Vous nous avez présenté ici même des textes visant à lutter contre ce phénomène. Chaque année, nos océans reçoivent 20 milliards de tonnes de déchets, dont un millième de la production mondiale de pétrole. Les rejets domestiques, industriels, agricoles détruisent une partie de la faune.

Ce sont aussi les difficultés de renouvellement des espèces. D'après une étude menée par l'IFREMER en Manche et en mer du Nord, près de quatre poissons sur cinq sont capturés avant même d'avoir atteint l'âge de la reproduction.

C'est encore le développement, dans certaines zones, de la pêche minière qui ravage les espèces de fourrage nécessaires aux espèces nobles, quand elle ne détruit pas les juvéniles de ces mêmes espèces nobles.

C'est encore la surexploitation qui est intervenue ces dernières années non seulement avec l'accroissement de la puissance totale de capture, mais aussi avec des gains importants de productivité : le chalutier artisanal d'aujourd'hui est l'équivalent du bateau industriel d'il y a une quinzaine d'années !

C'est enfin le non-respect des normes internationalement définies concernant les outils de pêche et les maillages, notamment. Et vous avez eu raison de proposer à l'ensemble des ministres de la C.E.E. une mise à plat de l'ensemble de ces problèmes.

Pour lutter contre la diminution de cette ressource, tout un arsenal a été mis en place. Mais ce n'est que dans le temps et avec un strict respect des règles que le P.O.P., les quotas, les P.M.E. produiront leurs effets. Mais sera-ce suffisant ?

Il faut aussi explorer de nouvelles zones de pêche, souvent éloignées de nos côtes, financer des campagnes expérimentales, rechercher des accords avec des pays tiers.

La pêche est une activité professionnelle exigeante, qui ne parvient pas aujourd'hui à nourrir tous ceux qui l'ont choisie comme métier. Il faut mettre un frein à l'activité de ceux qui pratiquent la pêche de loisir, une pêche qui, trop fréquemment, se confond avec la pêche professionnelle. A cet égard, il faut être énergique.

Les résultats de la pêche ont été marqués en 1989 par une légère régression en tonnage et par une stagnation en valeur.

M. le président. Il faut conclure, monsieur le rapporteur pour avis.

M. Jean Beaufile, rapporteur pour avis. J'arrive à ma conclusion, monsieur le président.

Le déficit de la balance commerciale des productions de la mer dépasse 9 milliards de francs. Même si ce résultat est encore mauvais pour notre économie, il faut noter que, comme en 1988, le taux de croissance des exportations est supérieur à celui des importations, ce qui explique le ralentissement de cette progression. De gros efforts doivent donc être réalisés et il y a sans doute lieu de mettre encore mieux à contribution nos départements et territoires d'outre-mer, en particulier en ce qui concerne l'aquaculture.

En 1991, une nouvelle réduction de la flotte de pêche artisanale devra s'opérer pour parvenir au terme du P.O.P. à une puissance de 1 055 000 kilowatts à la fin de l'année 1991.

Sur l'ensemble de la filière, vous avez demandé une réflexion au comité central des pêches. On sait que la limitation des captures sera de toute façon, quelles que soient les solutions préconisées, au cœur du sujet. Cela ne manquera pas de poser des problèmes sociaux et permettez-moi, pour terminer, d'en évoquer quelques-uns.

L'hiver dernier a mis en évidence l'insuffisance de la protection des marins contre les intempéries. Laissez-moi regretter que les fonds que j'avais ici même souhaité l'an passé n'aient pu être mis en place. Je pense qu'il faut poursuivre les efforts pour qu'une mise en service puisse intervenir en 1991.

Les réductions de capacité de captures risquent de s'accompagner de pertes d'emplois.

Il faut avoir recours à un système de conversion, de départs anticipés, voire de préretraites.

Un plan social négocié s'impose !

Je pense par ailleurs que la profession doit se doter, notamment pour mieux appréhender ces dossiers difficiles, d'une convention collective, qui manque au milieu pour l'instant et qui comprenne suffisamment d'avenants pour tenir compte de la diversité du métier.

Enfin, le métier de marin-pêcheur, comme ceux des autres professionnels, doit être assuré d'un salaire minimum garanti.

La crise que connaît la pêche exige, on vient de le voir, davantage que de simples crédits budgétaires annuels. C'est donc de tout un plan de « pêche » que l'on a besoin !

L'audit parlait de « structure sympathique, attachante... ». J'ajouterais : « performante » car il se fait du bon travail, place de Fontenoy. Mais il soulignait également les « petits moyens ». Mais il ne tient qu'à nous tous parlementaires,

comme aussi aux grands, que le secteur maritime soit mieux considéré, que la nation tout entière prenne conscience de l'importance de la mer dans l'économie de notre pays.

La commission de la production et des échanges a émis un avis favorable au vote des crédits du budget de la mer. Je vous encourage en conséquence, mes chers collègues, à les adopter. *(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.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je serai bref, vous renvoyant à mon rapport écrit, pour ce qui concerne spécifiquement la commission des affaires étrangères, s'agissant d'un secteur international - je pense tant à la marine marchande qu'à la pêche.

Comme cela a déjà été souligné, mais il me plaît de le répéter pour la troisième année consécutive, le budget qui nous est présenté aujourd'hui est en progression. C'est la réalité des chiffres !

L'effort est d'autant plus sensible que la poursuite de la réduction du déficit budgétaire s'inscrit dans un environnement international particulièrement tendu qui fait peser nombre d'incertitudes.

En dépit de ces contraintes, le projet de budget de la mer pour 1991 confirme l'engagement pris l'année dernière par le Gouvernement sur un plan pluriannuel de restructuration de notre flotte de commerce, avec une forte croissance - 30 p. 100 des crédits d'aide à l'investissement.

On peut rendre hommage à la pertinence des analyses et des conclusions du rapport fait l'année dernière par M. Le Drian, mais aussi à la clairvoyance du Gouvernement qui, en acceptant de consentir l'effort budgétaire prévu au plan « marine marchande », a pris en compte le caractère vital pour notre pays du transport maritime avant que la crise du Golfe ne le mette en relief. Celle-ci a d'ailleurs rendu nécessaire, pour l'acheminement des moyens militaires français, le recours à onze navires, tous armés sous pavillon français, deux battant pavillon des îles Kerguelen. A l'inverse, les Britanniques ont dû rechercher sur le marché international dix-sept navires, dont un seulement bat pavillon du Royaume-Uni. Il fallait le souligner, cette année en particulier, pour bien montrer la nécessité de maintenir un certain nombre de navires de marine marchande battant pavillon français, du point de vue de notre défense nationale. *(« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)*

Plutôt que pour des mesures de nature strictement conjoncturelle, on a opté pour la poursuite en profondeur et dans la durée de l'effort de modernisation de notre flotte. Il faut insister sur l'originalité de ce choix et sur son caractère courageux, au moment où la Communauté économique européenne n'a pas encore réussi, et c'est le moins qu'on puisse dire, à mettre en place un marché unique dans le secteur des transports maritimes.

Tous les pays européens sont victimes aujourd'hui de la « guerre du fret ». Mais ils ne sont pas parvenus à faire taire des intérêts souvent divergents pour surmonter cette crise.

De ce point de vue, les règlements de 1986, s'ils sont intéressants, apportent la démonstration que, dans la pratique, mieux vaut ne pas aller au-delà du point de vue communautaire. On introduirait sinon une concurrence intracommunautaire au lieu de défendre nos pavillons respectifs je pense naturellement au pavillon français en particulier.

En matière de pêche aussi, la volonté de construire l'Europe doit s'affirmer plus clairement. L'« Europe bleue » n'est pas encore achevée.

L'« Europe bleue » n'est pas encore achevée parce que la raréfaction progressive des ressources rend très précaire le dispositif mis en place ces dernières années après de longues négociations.

Elle n'est pas achevée parce que l'élargissement de la Communauté compromet cet équilibre fragile, qu'il s'agisse de l'adhésion de l'Espagne, qui dispose à elle seule d'un potentiel de captures égal à celui des autres Etats de la Communauté, ou aujourd'hui de l'intégration de l'ancienne République démocratique allemande dans la politique commune de pêche du fait de l'unification de l'Allemagne, et dont la flotte importante, notamment de pêche industrielle, ne peut que renforcer la pression exercée sur les ressources communautaires.

Ainsi, malgré l'effort de restructuration entrepris dans le cadre du plan d'orientation pluriannuel, la flotte de pêche communautaire demeure en situation de surcapacité.

Mais - et il me revient de le signaler plus particulièrement - l'« Europe bleue » n'est pas achevée non plus parce qu'elle n'a pas encore atteint la côte méditerranéenne. Le plateau continental du golfe de Lion s'étend jusqu'à cinquante milles marins, c'est-à-dire pratiquement jusqu'aux eaux internationales. Seuls les Français y ont des droits historiques, à l'exception des Espagnols sur une petite bande côtière. Et seuls les Français ont eu le souci d'assurer eux-mêmes la protection de la ressource, alors qu'aucun texte, aucune réglementation européenne ne les y obligerait. C'est un plan d'orientation pluriannuel avant l'heure, tel que celui que préconise aujourd'hui Bruxelles, qu'ils ont réussi à mettre en place.

Or on assiste à une invasion de bateaux italiens et, pour une moindre part, de bateaux espagnols de très gros tonnage, qui viennent pratiquer une pêche semi-industrielle. En plus du contentieux franco-espagnol dans le golfe de Gascogne, on court aujourd'hui le risque d'affrontements graves dans le golfe du Lion.

Les organisations représentatives, et cela mérite d'être souligné, des professionnels français, espagnols et italiens en sont conscientes et se sont réunies à plusieurs reprises pour réclamer d'urgence une réglementation communautaire, établie suivant le respect des droits historiques et rationalisant la gestion des ressources afin d'empêcher leur épuisement à terme.

C'est au conseil des ministres des pêches qu'il appartient de conclure. Je sais, monsieur le ministre, que vous aviez inscrit cette question à l'ordre du jour pendant la présidence française, mais qu'en est-il aujourd'hui ?

Il faut que la Méditerranée devienne une mer communautaire, comme la mer du Nord, comme la Manche, comme l'Atlantique, afin que soit protégée la ressource et que soit assurée, dans le même temps, la pérennité de l'activité économique qui fait vivre des milliers de pêcheurs sur la côte méditerranéenne.

La Méditerranée, ce n'est pas seulement l'Espagne, la France, l'Italie : c'est également le nord de l'Afrique et le Maghreb !

M. le président. Il vous faut conclure, monsieur le rapporteur pour avis.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Il faut prendre le temps nécessaire pour engager des négociations entre les Etats membres de la Communauté eux-mêmes, mais aussi avec les pays riverains de la Méditerranée non européens.

Pour la Communauté, l'enjeu est de faire la démonstration de sa capacité à construire l'« Europe bleue » de l'Atlantique nord à la Méditerranée. La Méditerranée pourrait ainsi être le terrain d'essai d'une réforme plus vaste de la politique commune de la pêche qu'imposera tôt ou tard la nouvelle configuration de l'Europe.

Mais, à la différence du monde agricole, les pêcheurs méditerranéens et tous les pêcheurs de France ont conscience que les problèmes actuels ne pourront être résolus en dehors de l'Europe, ainsi que l'a souligné mon collègue Jean Beaufils. C'est là un avantage considérable, monsieur le ministre.

Je sais en tout que votre souci est de mener une politique d'ouverture vers un espace maritime européen dans le respect des spécificités nationales.

C'est essentiellement pour cette raison que la commission des affaires étrangères a émis un avis favorable à l'adoption de votre budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Jean-Yves Le Drian, qui dispose de cinq minutes.

M. Jean-Yves Le Drian. Messieurs les ministres, mes chers collègues en cet automne 1990, dans le monde de la pêche française, ce qui domine « c'est l'inquiétude » dont les rapporteurs en ont déjà fait état.

Tous les secteurs sont touchés par la crise. Certes, la pêche artisanale, qui fait preuve d'une grande flexibilité, a réalisé une bonne saison avec le thon blanc et l'anchois, et elle résiste mieux globalement, mais elle souffre du poids que fait

peser sur le compte d'exploitation, l'augmentait du prix du carburant. Cette contrainte s'ajoute aux difficultés globales rencontrées dans la gestion des permis de mise en exploitation, pour atteindre les objectifs du P.O.P. qui ne seront d'ailleurs pas atteints, mais aussi à la lente, mais sûre dégradation de la ressource. Dans les différents ports français aussi chacun connaît l'endettement croissant des pêcheurs-artisans, en particulier des plus actifs qui, n'hésitant pas à intervenir dans le cadre du P.M.E., en subissent les conséquences spéculatives et inflationnistes.

S'agissant de la pêche industrielle et semi-industrielle, les statistiques les plus récentes dont nous disposons, celles du mois de septembre, confirment la chute des captures par rapport à l'année précédente. La saison de lieu noir aura été particulièrement mauvaise, les intempéries hivernales ayant déjà sérieusement malmené les comptes d'exploitation. En outre, les cours du poisson n'ont pas permis de compenser la diminution des apports, ni la hausse du coût du carburant. La situation est marquée par de fortes dégradations de trésorerie dans de nombreux armements.

Si aucune mesure n'était prise rapidement dans ce secteur particulier, on assisterait à d'importantes réductions de flotte, voire à des dépôts de bilan. Pour ce qui est en particulier de l'armement industriel, autant à Boulogne qu'à Lorient, il y a urgence, vous le savez.

Pour compléter ce tableau des inquiétudes, je rappelle que, globalement, on a assisté de 1983 à 1990 à une baisse de 8,5 p. 100 de la production globale. Personne ne peut être sourd aux cris d'alarme que poussent les scientifiques au sujet de la diminution des stocks, en particulier de cabillaud et d'églefin en mer du Nord.

A cela s'ajoutent les progrès assez récents des importations des pays hors C.E.E. - ces importations ont été rendues possibles par l'amélioration des techniques de transports de conteneurisation qui rend désormais la concurrence très compétitive, si bien que l'Europe bleue est maintenant percée de voies d'eau, qui aboutissent à de fortes modifications des cours du marché.

Bref, monsieur le ministre, la pêche française est dans le gros temps. Vous avez pris récemment des mesures immédiates compte tenu de l'élévation du cours du gazole et vous avez obtenu fort à propos le déblocage de 400 millions d'aides supplémentaires pour améliorer conjoncturellement la situation financière des entreprises de pêche. Toutefois, ces mesures, tout à fait opportunes, présentent deux inconvénients. D'abord, si elles ne sont pas immédiates, elles ne servent plus à rien : j'insiste donc pour que l'effet bénéfique ne soit pas contredit par des lenteurs administratives. Ensuite, ces mesures ne règlent pas la question des échéances à long terme.

Devant l'ampleur de cette crise et compte tenu des observations que vous avez pu formuler dans les différents ports de pêche, vous avez été amené à prononcer ce que j'appellerai un important discours au bureau du Comité central des pêches, le 20 septembre dernier. Vous avez défini le cadre dans lequel devraient être prises les réformes majeures qui s'imposent. Je tiens à souligner ici que vous avez eu le courage d'aborder, sans fard et sans céder au corporatisme, la réalité de la situation et que vous avez cerné la nécessaire vigueur des dispositions assez radicales qui s'imposeront à nous. Vous avez ouvert un débat, dont vous avez proposé qu'il soit conclu à la fin de l'année. Il était indispensable, en effet, et il fallait l'ouvrir de manière audacieuse et courageuse : c'est bien ce que vous avez fait.

J'ajoute que ce débat intervient dans un contexte européen, au sein duquel des mesures importantes risquent d'être prises. Elles concerneront d'abord la réorientation des aides structurelles, sur lesquelles on peut avoir un point de vue nuancé. Les aides aux opérations de redéploiement dans les pays tiers seront accrues. Des dispositions nouvelles seront prises pour la petite pêche, même si l'on peut craindre que l'introduction d'une catégorie supplémentaire de bateaux éligibles au F.E.O.G.A. ne diminue, à enveloppe constante, les interventions déjà existantes. Mais on peut soutenir un point de vue nuancé sur cette première partie.

En revanche, les discussions qui ont lieu actuellement à Bruxelles au sujet des mesures techniques de conservation sont, dans une large mesure, inacceptables : je pense au mailage à 120 millimètres, ou à l'interdiction des filets dérivants ; tout cela est assez inquiétant.

Monsieur le ministre, je me permets d'introduire dans le débat que vous avez ouvert quatre observations.

La première a trait à la protection de la ressource. Vous en avez parlé et toute la profession en parle également. Le problème doit être porté au plus haut niveau. Il est nécessaire de protéger la ressource, de prendre des mesures pour garantir le véritable capital des pêcheurs. Encore faut-il que tout soit « mis sur la table », si j'ose dire. Si l'on procède « morceau par morceau », filets dérivants, puis filets à perche, par exemple, sans aborder les questions dans leur ensemble, notamment celle de la pêche minotière, cela ne servira à rien et les mécontentements locaux risquent de se succéder. Des conflits pourraient être évités si l'on avait la volonté au niveau communautaire de poser l'ensemble du problème de la préservation du patrimoine biologique, sans aucune exclusive.

M. le président. Monsieur Le Drian, votre temps est écoulé.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le président, je suis loin d'avoir terminé, mais je vais essayer d'accélérer.

Il importe de dresser un bilan biologique global et, en attendant, de définir des zones sensibles entraînant la limitation, voire l'interdiction temporaire de l'activité. Cela vaut en particulier pour la mer du Nord.

Ma deuxième observation concerne la question du remplacement du permis de mise en exploitation. Cette question, il faut la poser sereinement, et vous l'avez fait. Je ne crois pas, comme j'ai pu l'entendre ici ou là, que l'on puisse résoudre ce problème en criant à satiété : « Pas de licence ! Pas de licence ! ». Non, ce n'est pas une solution, sauf à reconnaître que le P.M.E. marche bien, ce que personne précisément ne reconnaît. On ne peut pas continuer avec un système qui pénalise les pêcheurs, en particulier les plus entreprenants. Le résultat pratique du système, c'est que le P.M.E. n'est finalement qu'une licence déguisée.

Il ne convient pas d'aller répétant « Non à la licence ! », ou alors proposons d'autres solutions. Vous avez déclaré à plusieurs reprises que le système à mettre en place ne devait entraîner ni patrimonialité ni monétarisation. Très bien ! Engageons sur ces bases-là, avec la profession, un véritable débat sur la manière de contrôler la capacité de pêche.

La profession craint le carcan, elle redoute une gestion administrative du stock halieutique. Je pense que ces réserves pourraient être facilement levées en proposant que le futur régime - appelé ou non « licence », car si ce mot est trop sulfureux on peut toujours le remplacer - soit géré collectivement. Dans la pêche artisanale, en particulier, pourquoi ne pas envisager que l'ensemble des droits à pêcher soit assumé par les organisations de producteurs ?

Enfin, monsieur le président, dernier point...

M. le président. Rapidement, monsieur Le Drian !

M. Jean-Yves Le Drian. Très rapidement, monsieur le président.

Vous avez pris, monsieur le ministre, des mesures conjoncturelles d'aide au carburant.

En 1981, lors de la crise précédente, votre prédécesseur avait pris des mesures, bien plus lourdes, d'aide au maintien en flotte compte tenu de la crise du prix du pétrole. Aujourd'hui, vous ne pouvez pas le faire, à cause des dispositions communautaires. Vous en êtes réduit à vous livrer à des acrobaties financières pour assurer la sécurité des armements ou les fins de trésorerie difficiles, puisque vous ne pouvez pas intervenir sur le fond.

N'est-il pas souhaitable que le tabou du refus de l'intervention pour l'aide au carburant sur les bateaux de pêche puisse être au moins partiellement levé au niveau de la communauté ? Une augmentation du prix du gazole risque d'entraîner des dégâts considérables, dans tous les pays de la communauté, dans la mesure où elle ne se répercute pas au niveau des prix à la consommation. Il importe de lever les blocages pour disposer d'un système de seuils autorisant l'intervention lorsque le cours du baril, trop élevé, se répercute sur les comptes d'exploitation.

Voilà quelques-unes des remarques que je tenais à formuler. Le dossier que vous avez ouvert est difficile. Il devra trouver rapidement des solutions. Votre détermination et l'esprit de dialogue, que l'on a pu observer récemment lors du congrès de la coopération maritime permettra, dans la

concertation engagée avec la profession, de dégager des solutions déterminantes pour le long terme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. André Duroméa. Monsieur le ministre, permettez à l'ancien rapporteur du budget de la mer que je suis de regretter une fois de plus l'absence d'une véritable politique maritime française.

En effet, si après « l'année des ports », « l'année de la flotte maritime » et, certainement, cette année, « l'année de la pêche maritime », nous témoignons de grandes et belles intentions, vous n'accordez pas les moyens nécessaires, monsieur le ministre, pour qu'elles soient réalisées.

Vous considérez aussi les pavillons de complaisance comme une fatalité, alors que la France se doit de posséder une flotte de commerce sous pavillon français - ce qui permettrait d'éviter les conditions scandaleuses d'embarquement qui existent sur les bateaux naviguant sous pavillon de complaisance !

Une fois de plus, l'E.N.I.M. représente près de 68 p. 100 de votre budget. Il convient d'ailleurs de souligner l'importance de l'E.N.I.M. non seulement pour les marins actifs, mais également pour les retraités. Ceux-ci ne voient pas aboutir leurs principales revendications, alors que, nous le savons tous ici, ils sont très attachés à ce que, notamment, la pension de réversion des veuves soit portée à 60 p. 100 tout de suite et à 75 p. 100 à terme.

Mais, hors E.N.I.M., le budget de la mer ne représente que 0,16 p. 100 de celui de l'Etat. C'est bien peu, vous en conviendrez, pour permettre à notre pays de jouer le rôle qui devrait être le sien.

Ainsi, en francs constants, on constate une stagnation des crédits de la mer.

Certes, nous notons une progression des dépenses en capital mais elle est entièrement due, à l'exception des crédits pour la recherche, à l'accroissement des crédits destinés à la flotte de commerce, dans le cadre de la concrétisation du « plan marine marchande ».

Cependant, cette évolution est contradictoire, puisque, si les crédits de paiement pour l'aide à la consolidation et à la modernisation, l'Acom, progressent, les crédits diminuent pour l'aide à l'investissement.

En outre, les critères d'attribution de l'Acom ne comportent aucunement le maintien de l'emploi sous pavillon français. D'ailleurs cette aide sera-t-elle suffisante dans le contexte actuel, en particulier pour la C.G.M., plus sensible, en raison de son endettement, que les compagnies concurrentes ?

Au 1^{er} janvier 1986, le nombre de navigants français était encore de 16 810. Au 1^{er} juin dernier, il n'était plus que de 10 930.

Au 1^{er} juillet 1990, la flotte métropolitaine ne comptait plus que cent vingt neuf unités, soit une nouvelle perte de vingt neuf unités en un an. En revanche, la flotte sous pavillon des Kerguelen culmine avec quarante-deux navires, ce qui vous permet de faire état d'une stabilité de la flotte.

Ces chiffres montrent l'énormité de la remise en question subie depuis des années par nos navigants. Le recul a été en moyenne d'une vingtaine de navires annuellement ces dix dernières années.

Les taux de couverture par le pavillon français des trafics internationaux entre la France et l'étranger - seulement 8,7 p. 100 à l'importation, et 14,2 p. 100 à l'exportation en 1988 - montrent également l'ampleur du phénomène.

Ce libéralisme forcé est à l'origine d'une recrudescence inquiétante des événements de mer. A ce sujet, s'agissant du transmanche, si les syndicats et les marins ont réussi à éviter la remise en cause des conditions d'armement à la S.N.A.T., le rachat de la Sealink-Uk par la S.T.E.N.A. peut provoquer l'inquiétude sur leur évolution. Dans ce domaine, la première préoccupation doit être la sécurité.

Ainsi les différents plans d'entreprises auraient dû comporter le maintien de l'emploi et des navires sous pavillon français, mais ce n'est malheureusement pas ce que vous avez choisi, monsieur le ministre. Vous avez insisté sur la nécessité d'un « dialogue social », mais dans les faits, le dialogue se borne à éviter les licenciements secs et l'on continue à supprimer les postes de travail.

Par ailleurs, dans votre plan, le lien avec les chantiers navals ayant été également négligé, l'octroi d'aides à l'investissement n'est pas lié à la construction de navires en France. Les armateurs français continuent donc de passer commande à l'étranger. Le dernier exemple en date est celui du *Normandiè* de la B.A.I. commandé en Finlande, alors que des chantiers comme les A.C.H. auraient fort bien pu prendre cette commande.

D'autre part, le rapport Chassagne sur la loi de 1928 vient d'être déposé sur le bureau de M. le Premier ministre.

Je tiens ici à rappeler notre attachement au maintien de l'obligation faite aux pétroliers de transporter 66 p. 100 de leurs importations par des navires battant pavillon national. Nous demandons même que cette obligation soit étendue aux importations de produits raffinés. L'actualité prouve d'ailleurs la nécessité et la justesse de cette proposition.

Faire revenir sous pavillon français la totalité de notre flotte de transport pétrolier ne coûterait que 0,06 francs par litre de super alors que les taxes sur les produits pétroliers rapportent actuellement à l'Etat plus de 4 francs par litre.

Par ailleurs, deux des principales actions de votre ministère voient leurs moyens diminuer.

D'abord, les moyens budgétaires destinés à nos ports régressent, qu'il s'agisse des moyens de paiement ou des autorisations de programme.

Considérant que le développement de nos ports est d'une importance grandissante eu égard aux atouts qu'ils représentent dans l'acheminement de notre commerce extérieur et, d'un autre côté, au grand nombre d'emplois qu'ils génèrent directement ou indirectement, l'effort de l'Etat reste relativement modeste.

D'autant que - l'exemple du port du Havre le montre - il ne suffit pas de s'adapter aux besoins : il est aussi nécessaire que l'Etat accompagne de façon appréciable les projets d'investissement pour atteindre les objectifs de compétitivité et de reconquête des trafics.

Il faut donc que nos ports aient les moyens de leur politique afin de récupérer les trafics captés par les ports étrangers - soit 17,2 millions de tonnes et 154 milliards de francs en 1988. A hauteur de 94 p. 100 en tonnage et de 83 p. 100 en valeur, les trafics captés transitent par les seuls ports belges et hollandais.

Il paraît d'ailleurs contradictoire que des intérêts français jouent un rôle prépondérant dans les activités du port d'Anvers et contribuent ainsi au transit dont je parle et à la réduction d'activité de ports comme Dunkerque ou Rouen, par exemple.

Nous ne devons pas oublier, non plus, le rôle des ports d'intérêt national. Comme ces ports sont de la compétence de l'Etat, celui-ci doit aligner leurs conditions de financement sur celles des ports autonomes.

Le second point sur lequel j'insisterai est celui de la participation de l'Etat aux dépenses d'entretien et de fonctionnement des ports autonomes figurant au chapitre 44-34. Dans ce domaine, la baisse de 2 p. 100 en francs courants va une nouvelle fois entraîner, soit une dégradation des prestations offertes, soit des transferts de charges au détriment de la compétitivité des ports. Evoquer chaque année pour justifier cette évolution, les progrès de la technique et de l'organisation me paraît quelque peu « léger ».

Vendredi dernier, j'ai reçu un appel de M. le président du port autonome du Havre qui, inquiet de cette baisse de 5 p. 100 en francs constants, m'a indiqué que les effets en seraient tout à fait insupportables. Il est donc nécessaire de revoir cette dotation à la hausse au cours de la discussion de votre budget.

Mais s'il faut investir dans les activités portuaires, il convient également d'avoir une approche globale des problèmes posés. En effet, le développement des activités portuaires ne peut se concevoir sans une amélioration des structures d'approche terrestre. Je dirai même que là se joue principalement l'avenir de nos ports. D'autant que, dans le coût global d'un transport de marchandises, la part du passage portuaire est relativement faible, la part prépondérante étant prise par le transport terrestre.

Voilà qui démontre bien qu'il convient de ne pas poser les problèmes de la filière et de la manutention portuaire à partir de la question des effectifs de dockers, ce qui masque la responsabilité du patronat maritime et des chargeurs.

Vous pourriez, d'ailleurs, monsieur le ministre, en relation avec d'autres ministères, engager des actions afin que de trop nombreuses entreprises exportatrices françaises ne se placent pas en position de dépendance et donc de faiblesse, en abandonnant le transport de leurs marchandises à des importateurs étrangers, qui n'ont aucune raison de favoriser nos ports.

Enfin, j'aborderai brièvement les crédits pour la pêche.

Alors que le secteur des pêches maritimes est sinistré en raison à la fois des intempéries de l'hiver dernier et de l'augmentation du prix du gazole, phénomènes aggravés sur le littoral Manche-mer du Nord par la raréfaction de la ressource, on constate une stabilité, voire une régression, des crédits destinés à ce secteur.

L'évolution de la profession, les problèmes qu'elle rencontre, son poids en termes d'emploi montrent la nécessité pour l'Etat de soutenir cette activité.

Ce soutien doit s'exprimer non seulement pour le renouvellement de la flotille mais aussi pour permettre à la filière de disposer d'outils de débarquement et de commercialisation modernes.

En conclusion, je veux répéter mon regret de ne pas voir s'exprimer dans ce projet de budget une réelle volonté d'affirmer une politique moderne pour la filière maritime, ayant les moyens de ses ambitions, et c'est pourquoi, avec le groupe communiste, je voterai contre.

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

M. Aimé Kergueris. La France, qui était autrefois un grand pays maritime, perd régulièrement des places dans le peloton des nations maritimes et je n'ai pas trouvé, monsieur le ministre, dans le projet de budget que vous nous présentez, d'éléments permettant d'inverser cette tendance négative.

Je n'ai pas trouvé non plus la marque d'une volonté affirmée qui puisse donner à penser que la mer était une priorité pour votre gouvernement.

En ce qui concerne la marine marchande, je voudrais attirer votre attention sur le problème très actuel des quirats.

Aux termes de l'article 76 du projet de loi de finances votre gouvernement prévoit une déduction fiscale à l'investissement dans les copropriétés de navires neufs sous les conditions suivantes : premièrement, que le navire soit affrété coque nue ; deuxièmement, dans la limite de 100 000 francs pour un célibataire et de 200 000 francs pour un couple marié. Cette disposition qui vise à attirer des capitaux nouveaux à la fois dans le secteur de la flotte de commerce et dans celui de la flotte de pêche ne me paraît pas, dans l'état actuel de sa rédaction, apte à atteindre ce but.

Dans le cadre de la flotte de commerce, si les professionnels se réjouissent de toute incitation fiscale tendant à leur insuffler un ballon d'oxygène, encore faut-il que ces mesures soient cohérentes.

Or, dans son paragraphe II, l'article 76 prévoit : « Pour l'amortissement des parts de propriété des navires, le prix de revient est réduit du montant de la déduction fiscale effectuée en application du premier alinéa ».

Il me semble, dès lors, que l'on reprend d'une main ce qui a été donné de l'autre.

De même, dans le cadre de la flotte de pêche, cet article 76 apparaît comme tout à fait inadapté à la réalité et même dangereux dans son principe ; inadapté parce que ce secteur ne connaît pratiquement pas l'affrètement coque nue en vertu du principe d'unité du patrimoine auquel les professionnels sont très attachés ; dangereux parce que, par cette disposition, on risque de voir des personnes n'ayant aucun rapport avec la profession acquérir de parts de copropriété de bateaux.

En conclusion, je dirais que, dans les deux cas, cette mesure d'incitation fiscale doit être adaptée d'une manière beaucoup plus claire à la réalité juridique des secteurs qu'elle entend viser. C'est d'ailleurs le sens de l'amendement que mes collègues et moi-même entendons déposer lors de la discussion des articles.

En ce qui concerne la flotte de pêche, permettez-moi, au-delà des chiffres de votre projet de budget, d'attirer votre attention sur un problème qui inquiète beaucoup les professionnels, le problème de la licence.

Si tout le monde s'accorde sur le fait qu'il faut préserver la ressource, un grand désaccord règne quant aux moyens pour y parvenir. Plusieurs verrouillages existent déjà. Je veux parler des totaux admissibles de capture, des quotas, du P.O.P. - le programme d'orientation pluriannuel - tendant à réduire les flottes.

Aujourd'hui, un nouveau cran est donné avec ce projet de licence. Mais quelle licence ?

Par région - si tant est que l'on puisse sectionner l'océan en fonction des régions françaises ? Cette licence ne correspondrait pas à la réalité puisque, comme vous le savez, la ressource est ici abondante, là, inexistante.

Par type de pêche ? Cette méthode ne serait pas plus adaptée à la réalité. Les pêcheurs artisanaux passant, selon les époques, d'une pêche à l'autre, cette disposition les condamnerait à l'inaction forcée une partie de l'année, ce qui est inconcevable.

Par navire, enfin ? Ce serait sans doute la méthode la plus dangereuse. Exiger une licence avant la construction, l'achat, la modification ou le réarmement d'un bateau, risque de provoquer des effets pervers allant à l'encontre du but recherché.

Le système de la licence ne me paraît pas bon, et cela pour plusieurs raisons.

Indépendamment des critères que je viens d'évoquer, cette licence tend à devenir un véritable droit incorporel monnayable. Parce qu'elle risque d'entraîner des enrichissements sans cause à chaque transaction elle pénalisera le marin et, au-delà de sa personne, toute la profession. Je crois qu'il y a là un véritable danger contre lequel il vous faudra lutter.

Enfin, ce système risque de pénaliser la France face à ses concurrents et, plus particulièrement face à l'Espagne. A court terme, en prenant à elle seule cette disposition, elle se mettrait d'emblée en position d'infériorité. A long terme, elle ferait le jeu de l'Espagne qui œuvre pour arriver à un système de licence européenne grâce à laquelle la ressource serait partagée au prorata des flotilles.

Or, sa flotille étant la première d'Europe, ce système lui donnerait une suprématie tout à fait inacceptable.

N'y aurait-il pas moyen, monsieur le ministre, de rechercher un autre système qui consisterait à répartir la ressource régulièrement et à titre précaire ?

L'établissement des T.A.C. et des quotas amène à des incohérences. Il arrive que certains bateaux aient des quotas qu'ils ne peuvent pas atteindre et que d'autres, malgré la ressource, ne puissent plus pêcher. Ne faudrait-il pas établir un régime périodique de T.A.C. et de quotas qui s'adapte beaucoup mieux à la réalité ?

Je pense, en effet, qu'il serait plus judicieux, et certainement mieux accepté par la profession, d'adopter une répartition de la ressource pour une période donnée entre les O.P. en fonction des navires, des zones, des systèmes de pêche et des droits historiques de chacun.

De même, ne faudrait-il pas redonner au F.I.O.M. son rôle de « chef d'orchestre » et de coordonnateur des campagnes ?

Ce système national de gestion aurait au moins le mérite de garder un contrôle sur les navires de la Communauté, contrairement au système de la licence dans lequel tout détenteur peut s'établir, pêcher, vendre en tout lieu, sans avoir de comptes à rendre dès lors que le droit lui est acquis !

En tout état de cause, monsieur le ministre, chacun s'accorde à préserver la ressource. Reste que, sur les moyens, les avis divergent.

Les pêcheurs sont, croyez-le bien, les premiers concernés par une gestion raisonnable de cette ressource. Il faut les associer pleinement aux réflexions et aux décisions, mais je crois que vous en êtes convaincu.

En matière d'accès à la ressource externe, le règlement 4028 de la Communauté sur les mesures de redéploiement, qui sera modifié le 20 novembre prochain, prévoit un système d'aide de la Communauté sous réserve que l'Etat participe à l'effort financier. Ma question sera donc simple : quels sont les moyens que la France compte mettre dans les opérations de redéploiement pour 1991, étant entendu que la participation de la Communauté européenne sera calculée au prorata des investissements de l'Etat membre ?

En matière de construction de bateaux et de financement de la prime conditionnelle, cette prime est retenue par tous les armements jusqu'à l'avis, favorable ou défavorable, de la Communauté.

Or, l'étude de la majorité des dossiers à Bruxelles dure environ deux ans. La longueur de ce délai déséquilibre le budget prévisionnel de l'armement puisque, pendant ce temps, l'armateur est obligé d'emprunter à des taux non bonifiés.

Dans ces conditions, l'Etat entend-il mettre en œuvre des dispositions financières permettant un système d'avances sur concours communautaire, sachant qu'une procédure de récupération, en cas de décision favorable de la Communauté, pourrait facilement être mise en œuvre ?

Autre sujet sur lequel je voudrais intervenir, la vente de kilowatts, hors Communauté. Que fait le Gouvernement en ce sens ? Vous le savez, c'est un dossier qui me tient à cœur. Des propositions concrètes vous ont été faites ainsi qu'au ministère de la coopération tendant à mettre en place dans les pays africains et notamment en Guinée, un *packaging* complet qui comprendrait la formation des marins, la mise en place du financement du bateau et l'importation éventuelle d'une partie de la pêche non consommée du pays tiers.

Cette solution aurait pour avantage, outre de vendre des kilowatts hors Communauté, de maintenir la modernisation de notre flotte de pêche tout en permettant aux chantiers de construction navale d'attendre des jours meilleurs.

J'attends, là aussi, une réponse de votre part.

En ce qui concerne la pêche industrielle, Comapêche est le seul armement français de grande pêche. Il représente quatre-vingts emplois créés en deux ans, cent emplois dans les deux ans à venir.

Malgré l'engagement du Premier ministre, le 28 janvier 1989, de ne pas l'exclure totalement du Nord-Ouest atlantique où il a vocation d'être, l'exclusivité de la pêche dans la zone française a été attribuée.

Cette position de votre gouvernement menace deux cents marins de perte d'emploi et remet en cause les emplois prévus dans la région.

Ma question sera donc simple : des engagements ont été pris vis-à-vis du seul armement français de grande pêche. Pouvez-vous accepter de voir l'armement malouin disparaître ? Je pense, pour ma part, que ce serait une grave erreur de votre ministère.

Au chapitre des ports maritimes, les dotations consacrées aux ports régressent en autorisations de programme et n'augmentent que très faiblement en crédits de paiement.

M. Denvers, rapporteur spécial des crédits de la mer, a déclaré son inquiétude devant la commission des finances, inquiétude que je partage tout à fait, à propos de la régression des crédits d'investissement qui est de nature à compromettre l'entretien des accès et des sorties de ces ports.

Or, monsieur le ministre, à l'aube de l'Acte unique européen de 1992, c'est-à-dire de la libre circulation des marchandises, comment comptez-vous, par de telles mesures, rendre nos ports plus compétitifs et plus attractifs que ceux de nos voisins ?

Je pense que, en la matière, et dès à présent, tout doit être mis en œuvre tant au niveau de la législation que du financement pour assurer aux ports français la première place qui doit être la leur.

Cet impératif me conduit à vous poser une autre question, celle de l'application de la loi de 1947.

Cette législation, qui garantissait à l'employeur une main-d'œuvre qualifiée dont il avait besoin pour décharger les bateaux, et aux dockers, une indemnité de garantie les jours de non-emploi, ne correspond plus aujourd'hui à la réalité technique et économique de nos ports. En effet, les moyens techniques, le développement du vrac et du conteneur font que le déchargement est bouclé en quelques heures.

Or, le paiement de l'indemnité de garantie est devenu tel qu'il représente un coût insupportable pour les ports de pêche et grève considérablement les comptes d'exploitation des entreprises. Une modification devient urgente en tenant compte des spécificités des ports de pêche dans la mesure où l'ensemble des entreprises de pêche ne peuvent répercuter les coûts de cette obligation.

Comment, dès lors, envisagez-vous d'adapter la loi de 1947 à l'économie d'aujourd'hui quand on en voit les conséquences sur le port de Dunkerque, monsieur le ministre, monsieur le ministre-maire..., et sur les différents ports de pêche ?

Autre point important, la formation professionnelle.

M. le président. Votre temps de parole est écoulé, monsieur Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Je n'en ai plus pour longtemps, monsieur le président.

M. le président. C'est-à-dire très peu de temps !

M. Aimé Kerguéris. Les crédits destinés à la formation professionnelle sont ramenés de 8 millions de francs à 7 millions de francs en autorisations de programme.

Votre budget pour 1991, qui sera en régression par rapport à celui de 1990, m'amène à vous poser trois questions.

Concernant les transferts de responsabilités à la région, seront-ils compensés par un transfert des ressources ?

L'enseignement maritime comprend, dans un département, un ou plusieurs établissements de formation initiale et un ou plusieurs établissements de formation continue. Ceux-ci seront-ils dirigés par un seul directeur pour l'ensemble du département ?

Quel est, dès lors, de la formation initiale ou de la formation continue, l'enseignement qui primera au sein de votre ministère ?

Un autre point d'interrogation concerne le regroupement éventuel des écoles. A l'heure actuelle, la Bretagne dispose de sept écoles, dont quatre ont moins de quatre-vingts élèves. Dans le cadre de la transformation de ces écoles, envisagez-vous un regroupement de ce dispositif ?

En ce qui concerne la sécurité en mer, les crédits d'investissements demandés au chapitre 53-32 sont reconduits à 70 millions de francs en autorisations de programme et progressent en crédits de paiement de 22,8 p. 100. Les crédits de fonctionnement des phares et balises progressent de 6,3 p. 100. Les chiffres de votre projet de budget, monsieur le ministre, sont, sur ce chapitre, tout à fait encourageants. J'en prends acte et j'espère, par conséquent, que nous aurons une meilleure assistance de nos pêcheurs français face aux Espagnols dans la difficile cohabitation que nous connaissons aujourd'hui.

A l'heure actuelle, l'interprétation restrictive qui est faite des textes conduit à des aberrations. En effet, les professionnels se retrouvent dans une impasse avec, d'un côté, des règlements communautaires qui leur imposent, par exemple, de se doter de sanitaires et, de l'autre, des règlements nationaux qui interdisent toute construction.

Economiquement, empêcher l'ostréiculteur ou le conchyliculteur d'agrandir ses locaux est absurde. C'est un dossier dont nous aurons l'occasion de reparler, mais je tenais à souligner ici, que, sans tomber dans le laxisme le plus total, une trop grande sévérité ne peut que nuire à la profession et au marché.

En conclusion, je dirai qu'au-delà de votre budget et des chiffres que nous pouvons aligner, il y a un monde maritime fait de marins courageux auxquels nous rendons tous hommage en ce lieu et qui attend de votre part un soutien total.

Un soutien à Bruxelles, d'abord, par une politique de fermeté apte à défendre leurs intérêts, non seulement face à leurs voisins immédiats, les Espagnols, mais également aux Soviétiques, dans le cadre de l'ouverture des eaux de la mer du Nord.

Dans la politique communautaire des pêches, la France doit faire entendre sa voix et retrouver son autorité. Vous pourrez alors compter sur notre soutien.

Pourquoi, dans ce cadre, ne pas prendre l'exemple de nos voisins britanniques en associant le Parlement aux décisions européennes ?

Les pêcheurs français ont la triste impression d'être mal défendus.

Pourquoi ne pas vous appuyer, monsieur le ministre, sur le Parlement pour émettre un avis sur les projets de textes européens, et notamment sur les négociations avec les pays tiers ? Votre position à Bruxelles n'en serait que plus forte. C'est une proposition. Je suis prêt à en discuter avec vous. En

attendant, il est certain que le secteur maritime, auquel nous sommes tous profondément attachés, se heurte à de nombreuses difficultés.

La mer représente un atout insuffisamment valorisé. Or, votre projet de budget ne permet pas de redonner à notre pays et à l'économie française de la mer la place prépondérante qu'elle a eue et qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, le groupe U.D.F. ne votera pas le budget de la mer tel que vous nous le présentez. (*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. Gérard Grignon.

M. Gérard Grignon. Le budget de la mer, monsieur le ministre, mes chers collègues, n'a jamais attiré les foules, semble-t-il. Sa discussion reconduite d'année en année cette réunion intime des spécialistes que vous êtes tous. Et votre persévérance est payante, car ce budget commence enfin à traduire une certaine volonté du Gouvernement de prendre en considération le rôle essentiel que tiendront les activités économiques liées à la mer dans l'Europe de demain. Mais sachons nous garder d'un optimisme béat, car la route est encore bien longue tant le départ fut tardif. Je prendrai pour exemple les ports, la marine marchande et la pêche.

Chacun sait ici l'outil indispensable que sont les ports à l'égard du commerce extérieur de la France et le rôle incontournable qu'ils joueront dans la compétition européenne.

Les ports, c'est 60 p. 100 des échanges de la France avec l'étranger. Le chiffre d'affaires de la filière portuaire a atteint 513 milliards de francs en 1987.

Le rapport déposé par la commission de la production et des échanges, et présenté par notre collègue Beauvils, illustre parfaitement la place tenue par nos ports dans l'économie nationale et nous montre qu'il y a encore beaucoup à faire pour rattrapper l'énorme retard que la France a pris sur ses voisins de l'Europe du Nord. Il est vrai que les investissements ne sont pas à la même hauteur.

Mise à part l'attribution d'une dotation en capital de 1,4 milliard aux six ports autonomes en 1988, l'enveloppe attribuée par l'Etat aux investissements approche les 300 millions par an pour l'ensemble des ports français.

Par contre, l'Etat belge, de 1980 à 1985, a investi 1,7 milliard en moyenne annuelle pour les ports de Zeebrugge, Anvers et Gand, le gouvernement de La Haye a investi 13,2 milliards de francs de 1989 à 1992 pour le seul port de Rotterdam. L'Italie a investi 700 milliards de lires, soit 3,2 milliards de francs, pour le port de Gênes de 1986 à 1990 pour des travaux de restructuration ou d'installation d'outillage.

Ces quelques chiffres montrent que l'effort de la France à l'égard de ses ports, à l'aube de 1993, est bien insuffisant.

Or, monsieur le ministre, malgré ce constat, les crédits d'investissement pour les ports dans le budget que vous nous présentez sont en régression de 0,1 p. 100 en crédits de paiement et en autorisations de programme. L'U.D.C. vous demande donc de revoir votre copie à la hausse tant les besoins sont énormes et tant nos ports ont en particulier besoin qu'on investisse dans leur désenclavement par la route, la voie ferrée et nos voies navigables, lesquelles accusent un retard considérable par rapport à la Hollande ou la République fédérale d'Allemagne.

Plus grave, monsieur le ministre, est la baisse de 2,1 p. 100 des crédits d'entretien. A ce point de vue, nous partageons totalement l'avis de notre collègue Albert Denvers qui trouve qu'il s'agit là d'une curieuse manière de préparer l'avenir et s'inquiète, comme nous, de l'état des voies d'accès et de sortie des ports autonomes dans le futur proche.

Il est impératif que les crédits du chapitre 44-34 soient nettement abondés, sans quoi la politique déjà insuffisante de l'Etat pour assurer la compétitivité de nos ports n'aurait plus de signification.

Cette compétitivité, c'est aussi le coût et la qualité de la manutention. Les plans sociaux de 1987 et 1988 ont donné de bons résultats et ont montré l'intérêt de l'approche port par port. Nous pensons qu'il faut persévérer dans cette voie, la situation actuelle risquant de gravement compromettre la compétitivité, déjà friable, de nos ports, d'être extrêmement

préjudiciable aux dockers eux-mêmes, de provoquer une irréversible fuite de trafic, déjà importante, illustrée parfaitement par la situation actuelle du port de Dunkerque.

Pour en terminer sur les ports, messieurs les ministres, je me dois de vous poser une question plus précise. Elle est relative au port de Miquelon. En juin dernier, je vous interrogeais à propos de ce port gravement endommagé par les tempêtes de janvier 1989 ; vous vous êtes engagés au nom du Gouvernement à ce que les travaux soient effectués à temps, ce qui se fait, sans que le plan d'ensemble de restructuration du port de Miquelon ne soit compromis. Le ministère des départements et territoires d'outre-mer vous a avancé pour ce faire 10 millions, correspondant à la réalisation de la première tranche du projet de restructuration de ce port. Avez-vous dans le cadre de ce budget pour 1991 pris le remboursement au F.I.D.O.M. ou à Miquelon de ces 10 millions ?

Dans le domaine de la flotte de commerce, il semble que la France a enfin pris conscience de la nécessité de mettre en place une véritable politique de la marine marchande.

Ce sont effectivement, comme l'a souligné notre collègue M. Le Drian dans son excellent rapport, 600 milliards de francs de marchandises qui empruntent le transport maritime, soit les deux tiers en valeur de notre commerce extérieur ou 15 p. 100 de notre P.I.B.

Ces chiffres suffisent à justifier l'orientation positive concrétisée par le plan pluriannuel mis en place l'an passé par le Gouvernement et que votre budget, messieurs les ministres, permet de continuer puisque les crédits que vous nous proposez sont en augmentation de 15,9 p. 100 en crédits de paiement et de 30,4 p. 100 en autorisations de programme.

Ces mesures sont certes positives, mais vous savez qu'elles ne sont pas encore à la mesure des besoins énormes de notre marine marchande, même si elles étaient indispensables car nous étions à la veille de ce qui est appelé l'option zéro, c'est-à-dire la disparition totale de la flotte sous pavillon français avec équipage entièrement français.

Il faut souligner aussi l'intérêt d'une flotte de commerce nationale qui a permis à la France de réaliser ses opérations de transport vers le Golfe sans faire appel à la flotte internationale, contrairement aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne.

Toutefois la situation de notre flotte de commerce est encore très fragile et l'effort de l'Etat ne suffira pas à la rendre forte, donc compétitive. A cet effet, il est nécessaire d'attirer les capitaux privés avec des mesures fiscales incitatives.

L'article 76 des dispositions générales de la loi de finances organise des possibilités de déduction fiscale en faveur des copropriétaires de navires. C'est une mesure positive destinée à attirer vers l'investissement maritime les capitaux privés, mais cette disposition fixant une déduction fiscale de 10 p. 100 de l'investissement plafonné à 10 000 francs pour une personne seule et 20 000 francs pour un couple s'avère trop timide.

Il est indispensable d'augmenter de façon sensible ces taux de déduction fiscale de même que les plafonds pour qu'une telle orientation parvienne à drainer effectivement les capitaux privés vers l'investissement maritime.

De même, monsieur le ministre, un geste significatif supplémentaire pour encourager l'investissement consisterait en la non-imposition des plus-values réinvesties. Nous voudrions connaître l'intention réelle du Gouvernement à ce sujet.

Par ailleurs, nous souhaiterions connaître les conclusions que compte tirer le Gouvernement et les orientations qu'il donnera à sa politique à la suite de la publication du rapport de la commission Chassagnac relative aux conditions de transport des hydrocarbures. La création d'une flotte dite de sécurité, sous pavillon national, nous semble digne d'intérêt d'autant qu'elle aboutirait à la création de plus de mille emplois, ce qui pourrait constituer une solution au chômage des marins d'exécution provoqué par la vente de navires ou l'immatriculation Kerguelen.

Sur tous ces points, messieurs les ministres, le groupe de l'U.D.C. attend vos explications.

Je terminerai en évoquant brièvement la pêche. Je laisse à mon collègue Ambroise Guellec le soin de s'exprimer plus sagement que moi sur la pêche dans les eaux communautaires.

Il faut résister à la volonté de la Commission de Bruxelles tendant à donner à l'Espagne le monopole de la production et à cantonner l'Europe du Nord aux opérations de transformation. La France, elle, peut jouer sur deux tableaux. C'est cette optique que nous devons privilégier.

Quant à la grande pêche, messieurs les ministres, il faut mettre les choses à leur place. Il est malsain que le problème des pêches autour de Saint-Pierre-et-Miquelon soit réduit à la querelle franco-française opposant l'archipel à Saint-Malo.

Le problème des pêches autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, je le répète, est un problème franco-canadien ; c'est un rapport de force entre le gouvernement français, et le gouvernement canadien. C'est parce que la France n'a pas su ou n'a pas voulu défendre ses droits de pêche consignés dans l'accord franco-canadien de 1972 que nous sommes assujettis à l'accord d'arbitrage portant sur les années 1989, 1990 et 1991.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. C'est un peu facile !

M. Gérard Grignon. Il nous impose des quotas insuffisants pour l'exploitation et le développement des activités de pêche de l'archipel. C'est pour cela qu'il n'y a pas de place pour Saint-Malo dans le 3PS. Le Gouvernement l'a bien compris puisqu'il a attribué l'exclusivité de l'exploitation des quotas de cette zone aux chalutiers de l'archipel.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Ah !

M. Gérard Grignon. Cette décision a été rappelée par M. Louis Le Pensec lors de sa récente visite à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le Premier ministre m'a confirmé cette orientation dans une lettre du 29 octobre dernier.

La décision de la Comapêche de faire entrer ses trois navires usines congélateurs dans cette zone est inadmissible. Elle est inadmissible car elle constitue une provocation à l'égard du Gouvernement, risquant ainsi de le discréditer auprès des Canadiens ; inadmissible, car elle risque de provoquer la cessation des activités de pêche de l'archipel et de déclencher des troubles sociaux dont nous n'avons guère besoin. Cette décision est en outre stérile et irresponsable dans une zone où, depuis le début de la campagne, nos chalutiers ne ramènent à l'usine que trente-cinq tonnes de morue pour dix jours de mer.

Les Saint-Pierrais et les Miquelonnais sont victimes eux aussi - et plus que d'autres - de l'accord Yglésias. Cependant, ils respectent l'arbitrage gouvernemental relatif à la répartition des quotas. Ils ne font aucune tentative pour envoyer leurs congélateurs pêcher les 4 000 tonnes dans le secteur 2GH dont l'exclusivité est octroyée à Saint-Malo ou pour envoyer l'ensemble de leur flotte capturer la part attribuée à la Comapêche dans le secteur 2J-3KL.

A la suite des interventions des élus, le Gouvernement a fait preuve de fermeté puisque, selon mes informations, les chalutiers de la Comapêche ont quitté le 3PS. Cette attitude est positive, messieurs les ministres, et je vous exprime ma satisfaction et celle de mes compatriotes.

Cependant la menace demeure. Les chalutiers de la Comapêche sont toujours à proximité et je crains que les moyens mis en place par le Gouvernement ne deviennent insuffisants si l'unique avis présent dans cette zone était contraint d'intervenir dans des secteurs divers du 3PS.

Je souhaite, messieurs les ministres, que vous confirmiez les intentions du Gouvernement de mettre en place les moyens de sa politique, c'est-à-dire d'ôter à ces chalutiers toute possibilité de pêcher dans le 3PS si, à nouveau, ils en prenaient l'initiative.

Mais, messieurs les ministres, le fond du problème, l'essentiel, c'est l'après 1991. Je vous ai communiqué le texte de la résolution que j'ai proposée à la convention du C.D.S. à Saint-Malo et qui a été adoptée à l'unanimité.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue.

M. Gérard Grignon. Au-delà du problème de la zone économique exclusive que je n'ai pas le temps d'aborder, cette résolution demande au Gouvernement de reprendre les négociations avec le Canada sur la base des droits de pêche de la France consignés dans l'accord de 1972, afin d'assurer la ressource pour les années 1991 et suivantes. C'est là-dessus, messieurs les ministres, que la France doit se battre.

Le problème de l'établissement de la limite frontalière autour de Saint-Pierre-et-Miquelon n'est pas lié à celui de la négociation des droits de pêche. En droit, l'accord de 1972 n'est absolument pas remis en cause par l'accord d'arbitrage. Il appartient donc à la France de défendre ses droits de pêche et je vous demande, messieurs les ministres, de préciser les intentions du Gouvernement sur ce point.

L'ensemble de vos réponses, messieurs les ministres, déterminera le vote du groupe de l'Union du centre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. Jean de Lipkowski.

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le président, messieurs les ministres, il y a deux façons de considérer ce budget. La première consiste à se dire qu'avec une hausse de 4,4 p. 100 par rapport au budget de 1990, une progression de 3,51 p. 100 hors E.N.I.M., une forte croissance des crédits d'investissement, ce budget est le meilleur que vous puissiez nous présenter compte tenu de la conjoncture actuelle. Je suis d'ailleurs tout prêt, vous connaissant et vous appréciant, à vous rendre hommage pour les efforts que vous avez déployés lors des difficiles arbitrages budgétaires.

Cependant, si l'on considère l'ampleur des enjeux pour un pays comme la France, situé au troisième rang mondial avec dix millions de kilomètres carrés d'espace maritime, si l'on considère les grandes ambitions telles qu'elles ont été tracées dans le remarquable rapport de notre collègue Jean-Yves Le Drian, on constate que nous n'en sommes pas encore à cette véritable politique de la mer qui est notre ambition commune.

Ainsi que M. Beaufils le souligne très bien dans son rapport, les conclusions de l'audit commandé par votre ministère montrent tout le bien que l'on peut, à juste titre, penser de son titulaire, de son cabinet, de son personnel, mais la conclusion est formelle : petit budget pour un petit ministère, ce qui signifie que les pouvoirs publics n'ont pas encore pris conscience de l'ampleur des problèmes dont vous avez la charge et que vous affrontez avec beaucoup de détermination, je dois le reconnaître. Bref, monsieur le ministre, vous méritiez mieux ; la politique maritime de la France méritait mieux.

En quelques minutes, je ne puis que survoler les problèmes qui nous « interpellent » comme on dit, tout en rappelant ceux soulevés l'an dernier avec beaucoup de pertinence par mon ami Antoine Rufenacht.

Vous nous aviez annoncé un plan pluriannuel pour la marine marchande. Vous tenez vos promesses puisque les crédits alloués à la flotte de commerce sont en hausse de 15 p. 100. Cet effort, que vous consacrez essentiellement à l'aide aux investissements, nous vous en donnons acte et nous ne pouvons que vous encourager.

Le deuxième point positif est que vous vous êtes attelé à l'amélioration de la sécurité sur nos rivages par une revalorisation des crédits - plus 9,8 p. 100 - affectés à la signalisation et un programme de remplacement des unités âgées par des vedettes mieux adaptées à l'accroissement de leurs missions.

Le troisième point positif tient à votre volonté d'accomplir un effort significatif pour l'amélioration du fonctionnement de votre administration générale, plus particulièrement de votre administration centrale. Cependant ses crédits pour le téléphone sont insuffisants alors même que des services comme les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage entraînent d'importantes opérations de transmission et de communication.

Après ces trois points positifs viennent les « mais », c'est-à-dire les aspects négatifs. En effet, nous avons des sujets d'inquiétude qui ne vous étonneront pas.

Comme notre rapporteur Albert Denvers l'a souligné, on constate une baisse très inquiétante des crédits affectés à nos ports. Les crédits d'investissement sont en régression donc largement insuffisants et la situation est pire pour les crédits d'entretien.

Si les crédits destinés à assurer l'entretien et le fonctionnement des ports maritimes d'intérêt national sont reconduits, je ne peux que m'alarmer, comme ceux qui m'ont précédé, de la régression des crédits du chapitre 44-34, lesquels permet-

tent, en effet, de rembourser aux ports autonomes les frais d'entretien des chenaux d'accès, des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer, ainsi que les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses et ouvrages mobiles. Ils accusent une baisse de 2,1 p. 100 en francs courants ce qui est grave car cette dotation est, vous le savez, consacrée à hauteur de 6 p. 100 aux dragages d'entretien. A quoi sert donc l'effort de modernisation des équipements si on laisse s'ensabler nos ports ?

Je veux également rappeler à M. le ministre de l'équipement, puisqu'il est présent, le besoin d'infrastructures - dessertes routières et ferroviaires - autour de nos ports et entre eux. Malgré le schéma directeur routier de février 1988, il manque toujours des liaisons transversales vers l'Est et la réalisation de grands axes Nord-Sud qui doivent impérativement desservir la façade atlantique afin de désenclaver l'Ouest de la France où vit un quart de la population française. Sinon, c'est vers l'Est que se concentreront les échanges économiques.

Il faut un grand axe Nord-Sud partant de l'Allemagne du Nord, passant par le Benelux, l'Angleterre, grâce à l'Euro-tunnel, et allant vers l'Espagne dont la montée économique est en train de s'affirmer. Faute d'un tel désenclavement routier, vous pénaliserez des ports comme La Rochelle, Saint-Nazaire ou Bordeaux et vous rendriez la France hémiplegique, c'est-à-dire que son activité vers l'est sera seule privilégiée.

Une autre raison pour valoriser nos ports tient au fait que la part du transit maritime dans notre commerce extérieur est de 55 p. 100 en tonnage et de 31 p. 100 en valeur, soit 700 milliards de francs.

Qu'il me soit permis de revenir à la pêche, un secteur qui est en difficulté.

En ce qui concerne d'abord la flotte, le plan d'orientation pluriannuel fixé pour 1987-1991 oblige à une réduction du nombre de navires. La capacité de cette flotte n'a pas évolué, mais, hélas ! cette réduction obligatoire a été opérée au détriment des petits navires de moins de douze mètres. N'y a-t-il pas là un danger de voir disparaître la pêche artisanale ?

Quant à l'armement de cette flotte, vous savez que le versement par Bruxelles de la subvention pour construction de navires de pêche est lié au respect des plans pluriannuels. Or, aux yeux des responsables de Bruxelles, la France ne respecte pas les modalités de ce plan, ce qui est inexact. Par conséquent, ils gèlent l'octroi de ces aides - ils les gèlent, mais ne les rejettent pas - et la subvention de compensation de l'Etat français n'est donc pas attribuée. Monsieur le ministre, ne pouvez-vous pas sortir de cette situation de blocage, car des bateaux risquent de ne pas être construits à cause de retards, de pressions et de blocages administratifs ?

Vous connaissez également les difficultés actuelles des marins-pêcheurs dues à la raréfaction de la ressource, à la faiblesse, voire à l'écroulement des prix de vente, à la hausse considérable du prix des carburants, à la suite de la crise du Golfe et de la chute du dollar. Les marins-pêcheurs connaissent aussi une situation alarmante de surendettement. Il faut donc prendre les mesures de redressement qui s'imposent.

Devant le comité central des pêches, le 25 septembre, vous avez annoncé un ensemble de mesures immédiates, notamment des reports d'annuités d'emprunt et de cotisations sociales et l'accès au Fonds européen. Plus précisément, les marins-pêcheurs et les entreprises ont retenu les grandes lignes du dispositif que vous avez évoqué avec des dotations qui pourraient s'élever à 400 millions de francs : financement au taux bonifié de 5 p. 100 de l'investissement naval et de sa modernisation, pour la période allant du 1^{er} octobre 1990 au 30 septembre 1991, et reports pour les entreprises des « échéances E.N.I.M. » pour les mois d'octobre, novembre et décembre 1990. Nous savons que ces mesures ont votre approbation, mais la circulaire d'application sortira-t-elle ?

L'un des problèmes communautaires est la ressource. Les prix chutent et l'on a parfois le sentiment qu'il y a deux catégories de poissons, comme l'a souligné M. le rapporteur : le poisson captif communautaire, pour lequel on respecte les règles et auquel on impose des prix de retrait, et le poisson libre, qui débarque à Las Palmas, de Norvège, du Danemark ou d'ailleurs et devient communautaire sans avoir supporté de droits ni subi de contraintes.

M. Jean-Yves Le Drizan. C'est exact !

M. Jean de Lipkowski. En réalité, cette Europe bleue, telle qu'elle s'organise, devient, pour reprendre l'expression de M. le rapporteur, davantage l'Europe de l'industrie de transformation que celle des producteurs.

La Communauté a donc un rôle à jouer et il conviendrait qu'elle mette un peu d'ordre, car, indéniablement, loin de vivre harmonieusement, l'Europe bleue voit les conflits se multiplier. La ressource s'épuise et chacun, loin d'être solidaire, joue le chacun-pour-soi, sans se préoccuper des règles communes.

Nous en savons quelque chose dans nos régions atlantiques, notamment dans le golfe de Gascogne où les Espagnols viennent pêcher dans nos eaux en outrepassant purement et simplement les contingentements qui leur sont imposés et sans appliquer le code de bonne conduite élaboré en juillet 1989 à Saragosse. Nous avons tous présentes à l'esprit les infractions qui nous ont amenés à arraisonner ces pêcheurs dans la zone de La Rochelle.

Application des règles en matière de taille de poisson, de zones de pêche, cadre international plus vaste, lutte contre la pollution marine : voilà des domaines que la Communauté devrait prendre à bras le corps. Mais on se demande si la technocratie de Bruxelles saisit bien les réalités. Cette technocratie manifeste toutes ses défaillances lorsqu'elle propose, contre l'avis unanime de toute la profession, qu'elle avait pourtant consultée, des mesures techniques témoignant d'une méconnaissance absolue des réalités. Ainsi généraliser les 120 millimètres, imposer la règle du filet unique, proscrire l'adoption pour tous des mailles carrées, est vraiment ignorer la réalité élémentaire. En effet il y a plusieurs pêches : la pêche industrielle et la pêche artisanale.

Appliquer les 120 millimètres pour les petits bateaux est impossible dès lors qu'ils n'ont pas la puissance motrice nécessaire pour tirer de telles mailles.

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

M. Jean de Lipkowski. Il en va de même pour le filet unique qui ne saurait être le même pour la pêche industrielle et la pêche artisanale. Si l'on veut que celle-ci survive, il faut maintenir la polyvalence. De même seuls les bateaux qui ont une grande force de traction pourront utiliser les mailles carrées, et les petits artisans seront amenés à disparaître.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Exactement !

M. Jean de Lipkowski. Il faudra en tout cas maintenir le *statu quo* pour le filet. Pour les artisans on ne peut pas aller au-delà des cinquante-cinq millimètres actuellement utilisés c'est la limite extrême que nos artisans pêcheurs peuvent apporter.

Quant à la ressource et à sa protection, on devrait faire davantage confiance aux comités locaux des pêches, lesquels travaillent d'ailleurs avec leur administration de tutelle. Ils pourraient prendre des mesures telles que la création du cantonnement ou des fermetures périodiques.

Pour finir, monsieur le ministre, j'évoquerai rapidement la conchyliculture, d'autant que nous allons avoir à examiner un texte sur les organisations professionnelles.

Vous savez que la conchyliculture connaît une crise provoquée d'abord par un effondrement des cours dû notamment à une offre surabondante face à une demande stagnante. Les huîtres à l'élevage sont vendues aujourd'hui au même prix qu'il y a dix ans. Seules les organisations professionnelles fortes dotées de moyens juridiques et financiers importants peuvent gérer cette crise.

Vous avez donc intérêt à vous trouver en face d'interlocuteurs représentatifs. Il faut, par conséquent, prendre une mesure essentielle en décidant que les sections régionales doivent être élues. Il est de votre intérêt de parler avec des gens qui représentent leurs membres, comme nous l'avons fait dans le bassin marin d'Oléron où les sections régionales sont élues. Le système actuel de cooptation débouche en effet sur l'immobilisme et vous n'avez pas devant vous les interlocuteurs souhaités par la profession et entendus par elle. Il faut donc s'aligner sur le statut de Marennes-Oléron.

Les sections régionales devraient avoir le même statut que les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et les comités locaux des pêches, lesquels sont élus. Pourquoi les sections syndicales ne le seraient-elles pas ? C'est une anomalie inexplicable.

Par ailleurs, les sections régionales devraient avoir les mêmes limites géographiques que les régions administratives.

J'en viens à la réforme des taxes parafiscales en la matière.

Pour remplacer l'étiquette sanitaire, il est en effet question de faire reposer l'ensemble de la parafiscalité conchylicole sur les concessions. Ce serait une erreur majeure ! Ne le faites surtout pas, monsieur le ministre, car ce projet entraînerait un important transfert de charges des expéditeurs vers les éleveurs. Ce n'est pas avec une taxe forfaitaire de 1 000 francs par établissement d'expéditeur que vous allégeriez vraiment la participation des éleveurs.

M. le président. Il faut conclure.

M. Jean de Lipkowski. Cette mesure forfaitaire serait tout à fait injuste.

Afin d'éviter les inéquités, il faudrait mettre en place un système permettant de connaître l'activité en tonnage de chaque expéditeur. Pour cela, on pourrait organiser un système de compostage des étiquettes sanitaires.

Je termine par le social car je tiens à vous parler d'une injustice qui, vous le savez, me tient beaucoup à cœur. Il s'agit de celle qui frappe les veuves de conchyliculteurs. Ces femmes ont travaillé dur, dans des conditions pénibles, aux côtés de leur mari, sans cotiser pendant vingt, trente ou quarante ans. Juridiquement, elles ne sont que des choses. Elles n'existent pas, bien qu'elles aient travaillé avec leur époux pendant des années. Or à la mort du conchyliculteur, elles n'ont droit qu'à la réversion de 50 p. 100 de la pension de leur mari malgré les promesses faites en période d'élection présidentielle.

Certaines, dont le mari avait une petite pension de huitième ou de dixième catégorie, touchent mensuellement de 2 200 francs à 2 700 francs ; certaines ne touchent même que le R.M.I. En Charente-Maritime, 75 p. 100 des veuves sont dans ce cas. Cette situation est socialement tout à fait intolérable. Elle nous oblige à y porter remède. On ne peut laisser ces femmes plus longtemps dans ce scandaleux dénuement. Ne serait-il pas possible de majorer le taux de réversion de 10 p. 100, au moins, jusqu'à la dixième catégorie pour qu'on cesse de leur donner de telles aumônes ?

Je me permets d'insister sur un autre point qui relève de la justice sociale la plus élémentaire et sur lequel vous avez bien voulu m'écouter, monsieur le ministre ; je vous en suis très reconnaissant.

Il y a en effet plus de dix ans que je me bats pour appeler l'attention des pouvoirs publics sur la situation des épouses de conchyliculteurs, qui ne bénéficient pas de la protection sociale suffisante. Je vous rappelle ma proposition de loi n° 1606, que je dépose régulièrement sur le bureau de l'Assemblée nationale, dans l'indifférence générale et qui vise à ce que la femme de conchyliculteur puisse cotiser pour obtenir une demi-pension de troisième catégorie, de telle sorte que, la mort de son époux, elle ne se trouve pas dans la situation indigne que je viens de décrire. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, - et c'est la première fois - vous pencher sur ce dossier. Nous avons déjà tenu une réunion de travail et vous m'avez annoncé que vous en tiendriez compte. Je vous demande instamment de faire passer cette mesure le plus rapidement possible - pourquoi pas dans ce budget ? Vous feriez là œuvre de justice ; ce serait une avancée sociale indispensable.

Pour vous en remercier, à titre personnel, je n'émettrai pas un vote négatif, contrairement à ce que sera, hélas ! obligé de faire mon groupe, pour les raisons que j'ai données, notamment les insuffisantes mesures budgétaires concernant les ports. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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. Jacques Mollok, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens tout d'abord à remercier les rapporteurs de la qualité de leur rapport, en particulier celui de M. Denvers au nom de la commission des finances, mais aussi ceux de M. Lacombe et de M. Beaufils.

La mer, cet espace par définition libre et ouvert, devient brusquement, pour le temps d'un débat, un lieu de contraintes : celles du monde qui nous entoure, celles des grands équilibres auxquels, modestement il est vrai, mais pour la part qui le concerne, le budget de la mer contribue.

Dans ce contexte difficile, tendu, le budget de la mer pour 1991 me paraît être bon. En effet, monsieur Duroméa, il permet d'affirmer des priorités, prouvant qu'il existe une cohérence de l'action du Gouvernement en faveur de la mer, de tenir tous les engagements qui ont été pris par Michel Delebarre et moi-même, de ménager l'avenir, de prendre en compte des préoccupations nouvelles.

J'en apporterai la démonstration qu'il s'agisse de la flotte de commerce, des ports, de la pêche, de la sécurité, de l'environnement marin.

Oui, ce budget est un bon budget, je le pense très sincèrement. Retenons, si vous le voulez bien, que hors E.N.I.M., sa progression est de plus de 3,5 p. 100, que l'ensemble des moyens des services progressent de près de 5,5 p. 100, enfin, et surtout, que les crédits d'investissement du ministère - et c'est la preuve d'une action concrète - augmentent de 8,5 p. 100 en autorisations de programme et de 9,60 p. 100 en crédits de paiement. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je dirai à M. Beaufils que j'ai bien perçu le souci de clarté qui l'anime à propos de cet établissement. Aussi, pour une meilleure information du Parlement, M. Delebarre et moi-même vous proposons de saisir chaque année le président de la commission de la production d'un document retraçant l'ensemble des recettes et des dépenses de l'E.N.I.M.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial, M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis et M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Je traiterai tout d'abord le dossier de la marine marchande.

Dois-je le dire, mesdames, messieurs, les conditions de rapidité et d'efficacité dans lesquelles, à la demande du Président de la République, a pu s'opérer la mobilisation d'une flotte de quatorze navires civils - quatorze navires, monsieur Lacombe, et non pas onze - car se sont ajoutés tout récemment trois autres navires - ...

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Le Parlement n'était pas informé, monsieur le ministre !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. ... dans le cadre de l'opération Dague, démontrent la justesse de l'analyse de ceux qui, avec nous, considéraient que l'intérêt national commandait de conserver une marine marchande à la France. C'était le souhait qui figurait en préambule de votre rapport, monsieur Le Drian.

Oui, les événements récents le montrent : le transport maritime est vital pour quelque pays que ce soit.

C'est sans doute là aussi une des raisons les plus essentielles de l'effort que consent la collectivité nationale en faveur de notre flotte de commerce. Cette fin, à elle seule, justifie l'importance des moyens que M. Michel Delebarre et moi-même avons demandés au Premier ministre de bien vouloir lui consacrer.

Comme vos rapporteurs l'ont, à juste titre, souligné, les moyens alloués à la flotte de commerce sont importants. Les seuls crédits d'investissement connaissent une augmentation de 30 p. 100 en autorisations de programme de 1990 à 1991 ; ils sont ainsi portés de 230 millions de francs à 300 millions de francs, niveau jamais atteint dans le passé. Un crédit de 200 millions de francs sera consacré à l'aide à l'investissement des entreprises à l'armement naval et un autre de 100 millions de francs à l'aide à la modernisation et à la consolidation des lignes régulières. Je ferai remarquer à M. Duroméa que ces mesures sont un moyen actif d'agir sur les armateurs pour que la dignité des marins soit respectée sur le plan social. En crédits de paiement, la progression est de 26 p. 100.

Aide à la modernisation et à la consolidation ? Confirmée ! Aide à l'investissement ? Augmentée ! Part maritime de la taxe professionnelle ? Remboursée ! Abaissement des cotisations sociales pour les marins français employés sur les navires immatriculés aux T.A.A.F. ? Maintenu ! Système de détaxation partielle de l'investissement en navires par les personnes physiques ? Institué ; il s'agit là d'une première dans notre pays. Voilà un autre exemple de la cohérence de notre plan marine marchande.

Tout cela représente un effort de 400 millions de francs de la collectivité nationale à la marine marchande.

Des aides à l'investissement profitent à trente-deux navires dont vingt sont neufs, ce qui représente un investissement total d'environ 5,5 milliards de francs.

En ce qui concerne les pertes d'emplois - et je sais que tous les députés ici présents y sont particulièrement attentifs - la tendance était de 1 000 suppressions d'emplois par an au cours de la dernière décennie. Nous l'avons ramenée à moins de 200 emplois par an. Pour la première fois, en dix ans, des effectifs d'officiers augmentent : 250 candidats se sont présentés cette année au concours des écoles nationales de la marine marchande. Depuis de très nombreuses années, cela ne s'était jamais vu.

M. Ambroise Guellec. Grâce au plan Kerguelen !

M. Antoine Rufenacht. Grâce au plan Guellec !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Et tout cela, alors que la conjoncture, vous en conviendrez, est pour le moins incertaine.

Voilà qui récompense la persévérance dans l'effort, la clairvoyance de ceux qui, avec nous, ont bien voulu soutenir cette démarche.

M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Je pense aux propos que tenait M. Guellec l'année dernière.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. M. Delebarre et moi-même nous y étions engagés, à cette même tribune ; le Premier ministre l'a décidé : il existe désormais un plan pluriannuel de soutien à la marine marchande. Il ne s'agit donc pas d'une promesse.

Les engagements pris par l'entreprise, en matière de composition de flotte et d'évolution des effectifs, sont un des critères déterminants, mesdames, messieurs les députés, pour l'attribution de l'aide à la consolidation et à la modernisation. Les textes, les décisions en témoignent. Monsieur Duroméa, vous devriez donc être satisfait sur ce sujet.

D'un mot je répondrai à M. Grignon et à ceux qui ont évoqué le rapport que Mme Chassagne doit remettre à M. Fauroux et à moi-même dans le courant du mois prochain. Contrairement à la rumeur, ni Michel Delebarre ni moi-même ne sommes en possession de ce rapport, même si la presse en a une copie. *(Rires sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

Je ferai juste une remarque : ce rapport a pour origine la réflexion que M. Delebarre et moi-même avons jugé utile d'engager entre tous les partenaires intéressés sur la sécurité de nos approvisionnements pétroliers, à la suite des recommandations formulées dans le rapport de M. Le Drian. Nous avons confié cette mission à Mme Chassagne au mois de mars. Absolument rien ne laissait alors supposer le cours des événements du Golfe. Ceux-ci ont mis en lumière le caractère légitime de la préoccupation qui nous avait conduits à entreprendre le toilettage de notre réglementation pour conserver sous pavillon national une flotte pétrolière rentable. J'ai donc moi-même demandé au mois de septembre à Mme Chassagne de poursuivre sa réflexion à la lumière des événements du Golfe. C'est ce qui explique le retard qui a été pris.

A l'évidence, je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelle décision sera prise. Mais vous pouvez être assurés que, à la suite des conclusions de cette commission, nous ne ménagerons pas nos efforts pour faire émerger, avec le Premier ministre, des orientations qui garantissent les objectifs que nous partageons tous : sécurité de nos approvisionnements pétroliers et maintien d'une flotte sous pavillon national.

J'en viens maintenant aux ports. C'est peut-être le secteur qui pose le plus d'interrogations. Comme bien d'autres, dans le contexte budgétaire, il connaît des tensions.

Monsieur Denvers, vous l'avez rappelé, les crédits destinés à l'entretien des ports diminuent. Mais faut-il, comme j'ai pu l'entendre dire, parler de désengagement de l'Etat ? Très franchement, cela me paraît infondé.

Les crédits d'équipement connaissent une quasi-reproduction en autorisations de programme et une légère progression en crédits de paiement. Ils permettent de maintenir pour 1991 l'effort de l'Etat en faveur des investissements portuaires au-dessus du seuil de 300 millions de francs et de poursuivre les programmes pluriannuels d'amélioration des ports de Bordeaux et de Rouen, les aménagements du port ouest de Dunkerque - M. Denvers et M. Delebarre ne peuvent que s'en réjouir -, l'adaptation aux dimensions des navires de type over-Panamax du terminal à conteneurs de Marseille-Fos, monsieur Sanmarco.

S'agissant des ports d'intérêt national, la modernisation des infrastructures ou des constructions nouvelles sera réalisée comme à Sète, monsieur Jean Lacombe,...

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. ... et à Lorient, monsieur Le Drian.

Le programme du transfert du port de pêche de La Rochelle, monsieur de Lipokwski, à Chef de Baie, dont l'intérêt a été souligné récemment par la présence personnelle du Président de la République, fera l'objet d'une nouvelle tranche de travaux en 1991.

Les dégâts provoqués par la tempête sur la digue du port de Miquelon ont coûté, je le rappelle, 10,75 millions de francs au ministère de la mer et 10 millions de francs au ministère des départements et territoires d'outre-mer. Près de 10 millions de francs du F.I.D.O.M., comme on l'a rappelé, étaient destinés à une amélioration du port de Miquelon. Le rétablissement des crédits devrait être réalisé dans la loi de finances rectificative pour 1990. Si ce n'était pas le cas, nous sommes convenus, avec M. Le Pensec, de nous concerter et d'étudier cette question en commun, en vue de l'inscription de l'opération au budget de 1991.

Je connais, monsieur Grignon, les démarches que vous avez entreprises, notamment au mois de mai et au mois de juin, pour permettre la réfection de la digue dès cet été ; nous nous en sommes entretenus plusieurs fois par téléphone. Comme vous l'avez rappelé, les travaux sont pratiquement réalisés et la sécurité est ainsi assurée.

Je rappelle que le montage de deux opérations importantes à Marseille et au Havre - les parlementaires de Seine-Maritime seront particulièrement heureux - sera finalisé dès 1991 et leur financement engagé, pour l'essentiel, sur l'année 1992.

Tout cela, vous en conviendrez, ne constitue pas, contrairement à ce qui a été dit à cette même tribune, le signe d'un quelconque désengagement.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Absolument !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Pour trop de personnes - et je crois qu'il faut, dans les années qui viennent, chasser une telle idée - les ports constituent des entités, passez-moi l'expression, « qui se terminent au bout du quai » et dont la puissance se mesure à l'aune de la tonne de béton coulé. Il faut examiner la situation beaucoup plus en termes humains et commerciaux. Quand je vois les efforts entrepris dans un port comme celui du Havre, en termes d'équipements, mais aussi humains et commerciaux, je crois que nous avons là l'une des clés de la réussite, mais à condition, bien entendu, de changer les mentalités.

Cette approche réduite et réductrice de l'économie portuaire évite à mes yeux de poser les vraies questions : pourquoi les trafics ne progressent-ils pas dans nos ports ? Pourquoi les ports « d'ailleurs » sont-ils souvent présentés comme plus compétitifs ? Il ne s'agit pas simplement de béton ; je les connais bien pour avoir étudié leur situation. Telles sont les véritables questions, monsieur Beaufils.

A ces questions, ceux-là même qui sont prompts à dénoncer le désengagement de l'Etat répondent « qu'il faut tout changer » ou « qu'il faut ne rien changer ».

A l'évidence, ces deux attitudes sont également dangereuses, elles font également le jeu des ports étrangers directs concurrents.

Je demeure convaincu qu'une voie moyenne, celle du compromis et non de la compromission, existe : celle qui repose sur le dialogue et le rassemblement de toutes les énergies, dans le cadre de la loi de 1947 : toute la loi de 1947, mais rien que la loi de 1947.

Pour ma part, chaque fois qu'une communauté portuaire se rassemblera pour imaginer et pour porter un projet qui lui soit commun, l'Etat sera présent. C'est la politique qu'avec Michel Delebarre nous avons menée depuis 1988 ; c'est la politique que nous poursuivrons en 1991.

Le secteur de la pêche est l'objet de nombreuses préoccupations.

Chacun en convient, la pêche ne va pas bien. La réduction des apports, les mouvements erratiques des prix, les intempéries de l'hiver 1989-1990 sont autant de causes qui, avec la hausse brutale du coût du carburant, l'expliquent. Mais ces phénomènes conjoncturels ne doivent pas occulter les causes plus profondes du déséquilibre structurel de ce secteur. Certes, l'Etat a assumé et assumera ses responsabilités. L'aide conjoncturelle importante en trésorerie que j'ai récemment mise en place pour aider les entreprises les plus touchées à passer un cap difficile en est l'illustration. Bien entendu, comme vous l'avez dit, monsieur Le Drian, nous sommes encore dans une situation d'incertitude. Mais ne nous trompons pas de politique. Certains ont pu suggérer qu'un montant accru de subventions de l'Etat pourrait conduire, par l'ajustement artificiel des charges d'exploitation ou des chiffres d'affaires, à restaurer la santé des entreprises de pêche. Le subventionnement est un palliatif ; ce n'est pas une politique ; en tout cas il ne peut pas être notre politique.

J'ai donc invité les professionnels de la filière de la pêche à se mobiliser pour conduire une réflexion large et approfondie, devant se traduire rapidement par des propositions concrètes susceptibles d'être portées sur le plan communautaire.

Tout part de la ressource. Les conditions de son exploitation doivent la ménager, l'effort de pêche doit être limité en fonction d'elle, l'accès même à la profession doit lui être adapté, les nécessaires rédéploiements, enfin, doivent en résulter.

La France se doit de respecter les contraintes communautaires. Le P.O.P. de 1987 est notre obligation et il n'est pas question de revenir sur ce plan avant 1992. Le troisième plan d'orientation pluriannuel se prépare et c'est maintenant qu'il faut nourrir la réflexion et mettre en avant notre différence, nos contraintes, nos besoins, nos exigences.

Il s'agit là d'un effort essentiel car sa réalisation est la condition du versement des aides communautaires mais aussi nationales. A ce jour, l'Italie, la France et l'Espagne n'ont pu percevoir d'aide communautaire pour des bateaux dont les dossiers ont été déposés.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Hélas !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Je ne dispose pas à cette tribune de tous les éléments infirmant le fait que nous ne sommes pas « dans les normes ». Nous essayons d'agir afin que tout soit clarifié à la fin du mois de novembre et je fais en sorte que nous nous engagions vis-à-vis de Bruxelles à satisfaire à la fin de l'année aux obligations du P.O.P., ce qui ouvrira le droit aux aides communautaires et nationales.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Nous sommes confiants !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Vous avez raison, monsieur Lacombe !

Mais, au regard de la politique communautaire, je souhaite que la France soit une force de proposition pour l'avenir. Je m'efforce de faire aboutir, avant la fin de l'année, une réforme du règlement « structures » qui prenne mieux en compte les données relatives à la ressource et aux adaptations, monsieur de Lipkowski, qui devront en résulter, le renforcement des aides à l'arrêt temporaire, par exemple, mais aussi la mise en place d'un système de régulation de l'accès à la ressource propre à la Méditerranée qui connaît des problèmes spécifiques propres en particulier aux Français, aux Italiens et aux Espagnols.

Enfin, la modernisation de la flotte de pêche constitue bien sûr un impératif. La diminution de la capacité de pêche doit s'accompagner du maintien d'une flotte performante. Tel est le sens du maintien de l'aide à l'investissement à 135 millions de francs. Sur tous ces problèmes, j'ai souhaité associer très étroitement la profession à notre réflexion, ainsi que vous avez bien voulu le rappeler.

Monsieur Le Drian, je suis entièrement d'accord avec vous sur le fait que tout doit être mis à plat, la pêche minotière comme le filet dérivant. Pour le reste, je me suis toujours opposé à toute mesure qui ne se fonderait pas sur des bases scientifiques suffisantes. Cela concernera, bien sûr, également le passage de la maille de 90 à 120 millimètres que nous condamnons avec l'ensemble des professionnels européens.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Par ailleurs, on ne peut pas continuer, ainsi que je l'ai dit devant l'assemblée générale du comité central des pêches maritimes, à exiger plus des pêcheurs sur le plan technique sans connaître vraiment les conséquences scientifiques...

M. Jean de Lipkowski. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. ... et sans au moins les aider à adapter leurs outils de pêche à ces nouvelles conditions sous forme expérimentale.

Le problème du carburant a été évoqué par plusieurs orateurs. J'ai saisi le commissaire chargé de la marine mais vos actions auprès de la commission ne manqueront pas de nous aider.

Vous avez rappelé les uns et les autres que la ressource constituait le seul véritable capital des pêcheurs. Encore faut-il bien le valoriser. Un fonds d'intervention et d'organisation du marché des produits de la mer rénové devra recentrer ses missions sur cet objectif fondamental.

Les 135 millions de francs en crédits d'investissement pour la modernisation des flottilles et les 50 millions de francs en fonctionnement pour la structuration du marché aideront, je crois, à atteindre ces objectifs.

Mais si l'argent est beaucoup, l'argent n'est pas tout. Même si le moment est difficile, même si cela mérite réflexion et prudence, le monde de la pêche ne pourra plus longtemps éluder la difficile question du statut et de la protection sociale du pêcheur. Telle est, en tout cas, ma conviction. Il ne peut pas y avoir dans ce domaine, pas plus que dans les autres secteurs d'activité de notre pays, de modernisation sur le plan économique et sur le plan structurel sans une modernisation des relations sociales et donc la reconnaissance d'un statut particulier pour les pêcheurs, qui ne soit pas identique, bien sûr, à celui du terrien.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Tout à fait !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. M. Grignon et M. Kergueris ont évoqué le problème des navires métropolitains mis en pêche dans le 3 PS. Comme vous le savez, le 24 octobre dernier, le navire *Joseph-Roty II*, appartenant à l'armement Comapêche, a mis en pêche sans autorisation dans la zone 3 PS au large de Saint-Pierre-et-Miquelon. Le 26 octobre, deux autres navires de la même société ont rejoint ce bateau et ont fait de même, dans l'illégalité la plus complète.

Le rejet de la demande de licence de pêche dans cette zone est fondé - dois-je le rappeler ici ? - sur le partage de la ressource dans les eaux au large du Canada et de Saint-Pierre-et-Miquelon, décidé en avril 1989 sous l'égide du Premier ministre. Le Canada a, comme nous, le souci de protéger ses ressources côtières.

Je suis vous confirmer, mesdames, messieurs les députés, que les engagements pris par le Premier ministre et le ministre des départements et territoires d'outre-mer seront tenus. Le Gouvernement n'a aucune intention de revenir sur les arbitrages destinés à protéger les intérêts des pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon. Mais j'ai également le souci des intérêts des pêcheurs de Saint-Malo.

Des procès-verbaux ont été dressés à l'encontre des capitaines de navire qui étaient dans l'illégalité. Nous avons rappelé à l'armateur et aux capitaines que les actions de cette nature constituaient une infraction grave à la réglementation des pêches et les plaçaient dans l'illégalité. Les procès-verbaux donneront lieu à l'égard des capitaines aux poursuites pénales, administratives et disciplinaires prévues par les textes. Au-delà même de la responsabilité personnelle de ces derniers, qui sera obligatoirement engagée, celle de l'armateur est également mise en jeu.

En réalité, il ne peut y avoir deux légalités, l'une pour M. Leborgne, l'autre pour les autres armateurs. La logique du plus fort ne peut être celle de l'Etat, alors même qu'il se doit de faire respecter les droits des pêcheurs français dans leurs propres eaux vis-à-vis des pêcheurs d'autres pays. Je pense que M. Kerguéris me comprendra.

J'ai indiqué à de multiples reprises à M. Leborgne et encore tout récemment, la semaine dernière, que le ministère de la mer était prêt à l'aider, et il a déjà commencé, à rechercher de nouvelles ressources, sans oublier la transformation, et à l'accompagner sur le plan financier, sur le plan de la recherche et de la matière grise. Je crois que c'est beaucoup plus prometteur pour l'avenir qu'un conflit franco-français.

En ce qui concerne la vente de kilowatts hors de la Communauté, monsieur Kerguéris, je suis tout à fait d'accord avec vous. Encore faut-il que les partenaires principaux le veuillent.

Nous avons multiplié les rencontres, notamment avec le ministère de la coopération. L'année dernière, à Lorient, j'avais tenté de mettre sur pied plusieurs initiatives. Mes services ont organisé des réunions auxquelles ont été conviés tous les ministères intéressés, mais la profession s'est abstenue d'y participer.

Peut-être les nouvelles initiatives prises récemment à ma demande par le FIOM, qui, comme vous le savez, vient de décider le principe d'une participation dans la société Cofrepêche à hauteur de 300 000 francs permettront-elles de mobiliser enfin les professionnels sur un sujet aussi important.

Certes, il ne faut pas mettre tout le monde dans le même panier, mais, lorsque je prends des initiatives, je souhaite que l'ensemble des professionnels se mettent autour de la table pour en discuter.

M. de Lipkowski a évoqué un problème qui m'est cher, car je m'intéresse à tout ce qui est social, celui des épouses de conchyliculteurs marins participant à l'exploitation des ressources. Vous avez reconnu que nos services accéléreraient le processus pour rechercher une solution. Le Gouvernement veut moderniser sur le plan économique, mais aussi sur le plan social. On ne peut laisser ces femmes sans protection sociale. J'ai donc demandé à mes services de réfléchir sur différents points.

Faut-il, par exemple, que la conjointe bénéficie de l'intégralité de la protection du régime ? Mais, dans cette hypothèse, le coût de celle-ci n'est-il pas trop élevé ? Faut-il donc la moduler ? La réponse doit être apportée rapidement. Peut-on en conséquence limiter la protection à certains éléments seulement, essentiellement l'acquisition d'une pension viellisse ? Mais alors à quel niveau et suivant quelles modalités ? Il est indispensable en tout cas de franchir un pas dans cette direction pour enclencher le processus. Je pense être en mesure d'évoquer avec vous l'ensemble de ces orientations dans les prochaines semaines.

Venons-en à la taxe parafiscale destinée au financement des activités de l'IFREMER. L'entrée en vigueur du projet de règlement communautaire sur la mise en marché des mollusques est prévue pour le 1^{er} janvier 1993. Il a paru souhaitable de profiter du fait que le décret sur les taxes parafiscales, qui échoit au 31 décembre prochain, devait être renouvelé pour asséoir les taxes non plus sur les étiquettes de salubrité, qui sont appelées à disparaître, mais sur le foncier conchylicole comme c'est déjà le cas pour les taxes finançant les sections régionales de conchyliculture.

Un projet de décret en ce sens a déjà été élaboré par mes services et soumis à l'avis d'IFREMER et du comité interprofessionnel. Mais, compte tenu des réticences de la profession, j'envisage de reconduire temporairement le précédent décret et donc de maintenir pour encore quelque temps les étiquettes de salubrité, dans le souci de rechercher une solution compatible non seulement avec les orientations de Bruxelles mais aussi avec le souci exprimé par la profession.

En ce qui concerne le problème de l'élection également évoqué par M. de Lipkowski, le principe de l'élection est beaucoup plus satisfaisant. C'était d'ailleurs dans le rapport présenté par le président du C.C.P.M. Dans la mesure où j'avais souhaité que les décisions inscrites dans la loi reflètent un consensus, je me suis limité à respecter l'engagement que j'avais pris. Ce principe a été écarté, vous le savez, par l'organisation professionnelle elle-même sur le plan national dans le cadre du C.C.P.M. renouvelé. Je souhaite donc ménager les deux systèmes : à défaut d'accord dans un bassin donné, il y aura recours à l'élection.

Vous l'avez compris, je souhaite une profession plus solidaire, plus unie, plus responsable. Je crois que, dans le domaine de la pêche, nous le démontrons.

J'aborde très rapidement le dernier chapitre, pourtant important : l'environnement et la sécurité.

Le ministre de la mer est aussi celui de l'environnement marin. Comment pourrait-il en être autrement ? N'est-il pas en effet le ministre de la ressource pour les pêcheurs, celui de la sécurité pour tous les marins et, si vous me le permettez, un peu aussi celui de la beauté de l'espace marin ?

Le combat contre la pollution marine se gagne d'abord à terre, mais j'ai également la responsabilité de la préservation et de la protection du milieu marin.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Cela passe évidemment par la coopération internationale. Dans cet esprit, nous avons signé le 17 octobre à Lisbonne un accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution : il complète les dispositifs adoptés à Bonn et à Barcelone.

Mais ce combat est aussi affaire de crédits. Pour cette raison, les crédits consacrés à l'entretien et l'exploitation des centres de stockage, à la formation et à la poursuite, dans le cadre du CEDRE, de la réflexion sur les méthodes d'intervention augmenteront de 67 p. 100, mais il est vrai que nous partions de très bas.

Bien évidemment, la sécurité des navires et des marins constitue notre préoccupation essentielle. Il est bien sûr illusoire d'imaginer pouvoir éliminer les accidents. Encore faut-il tout faire pour en diminuer le risque et en limiter le nombre.

Là encore, l'action est en premier lieu internationale. Nous avons donc décidé, M. Delebarre et moi-même, avec l'accord et le soutien du Premier ministre, d'organiser à Paris, au printemps 1991, une conférence regroupant l'ensemble des quatorze Etats signataires du memorandum de Paris relatif au contrôle des navires dans leurs ports.

S'il faut renforcer les règles de sécurité, encore faut-il au moins qu'elles soient bien appliquées. J'effectue de nombreuses démarches auprès de l'organisation maritime internationale dont j'ai rencontré tout récemment le secrétaire général.

Cette action va de pair avec l'amélioration de notre capacité d'action en matière de sécurité des navires et du travail maritime. J'ai demandé à M. Guy Hanno de me faire des propositions dans ce domaine. Mais tout aussi nécessaire sera la prise en compte de ces problèmes par les professionnels eux-mêmes.

Nous devons prévenir les accidents en mer, mais aussi, bien sûr, quand il le faut, sauver les personnes en danger.

A cet égard, le bilan de l'année 1989 et, de la saison estivale de 1990 démontre l'efficacité des C.R.O.S.S. et le dévouement de la Société nationale de sauvegarde en mer et de tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, concourent au sauvetage en mer sous notre autorité et grâce à la coordination assurée par les préfets maritimes. Permettez-moi de leur rendre ici hommage.

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

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Mais, ne nous y trompons pas, le sauvetage maritime reste une entreprise difficile, dangereuse et aléatoire. Il faut maintenir performants les moyens des C.R.O.S.S., les flottilles et les aéronefs, améliorer les réseaux de communication et d'information aux navigateurs, optimiser les chances de réussite en matière de recherche et de sauvetage en utilisant au mieux les possibilités offertes par les intelligences artificielles.

Pour tout cela, les dépenses d'investissements passeront de 64,4 millions de francs à 79,1 millions de francs en crédits de paiement, tandis que les crédits de fonctionnement des C.R.O.S.S., des services des phares et balises et des vedettes des affaires maritimes augmenteront de près de 6,5 p. 100.

M. Philippe Sanmerco. Très bien !

M. le ministre délégué, chargé de la mer. Je ne peux bien sûr pas terminer ce tour d'horizon sans souligner l'importance de la recherche et de l'innovation pour le ministère de la mer, en liaison étroite avec l'IFREMER.

Trois ans déjà ! Trois ans, c'est court et long à la fois, suffisant peut-être pour tirer avec vous un premier bilan de cette période.

Les trois budgets de 1989, 1990 et 1991 marquent une progression de près de 18 p. 100 des crédits du ministère délégué chargé de la mer. Les crédits d'investissement pendant cette période ont augmenté de 27,7 p. 100 en autorisations de programme et de près de 23 p. 100 en crédits de paiement.

Dans le cadre du renouveau du service public, les moyens des services ont globalement progressé de plus de 16 p. 100 et de 19 p. 100 pour les C.R.O.S.S. et les vedettes. Cet effort est reconnu en tant que tel par les personnels, auxquels je tiens ici à rendre hommage. Nous ne sommes pas une armée. Nous avons l'esprit de commando au service des autres et, en particulier, de tous ceux qui vivent de la mer.

Beaucoup déjà a été fait, vous pouvez le constater avec moi. Il reste, certes, beaucoup à faire, mais le budget de 1991 va dans le bon sens, celui de tous ceux qui, comme Michel Delebarre et moi-même, aiment la mer et ceux qui y travaillent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Équipement et transports : Mer (*suite*).

Annexe n° 19. - M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1637, tome X, de M. Jean Lacombe, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 1640, tome V, de M. Jean Beaufils, au nom de la commission de la production et des échanges.

Coopération et développement.

Annexe n° 9. - M. Alain Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 1637, tome VIII, de M. André Bellon, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 1638, tome II, de M. Guy-Michel Chauveau, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.

Anciens combattants et victimes de guerre et article 85.

Annexe n° 7. - M. Jean-Louis Dumont, rapporteur spécial ; avis n° 1636, tome VII, de M. Jean Proveux, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures vingt.*)

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

CLAUDE MERCIER

LuraTech

www.luratech.com