

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

(134^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du lundi 19 décembre 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA

1. Construction et réparation navales marchandes. - Discussion d'une proposition de résolution (p. 9349).

M. Jacques Masdeu-Arus, suppléant M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

M. José Rossi, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur; M. Robert Pandraud, président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 9355)

MM. Jean-Yves Haby,
Daniel Colliard,
Etienne Garnier, le ministre, le président de la délégation,
Jean-Marc Ayrault,
M^{me} Elisabeth Hubert,
M. Georges Sarre.

Clôture de la discussion générale.

DISCUSSION DE L'ARTICLE UNIQUE (p. 9363)

Article unique (p. 9363)

Amendement n° 1 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant. - Retrait.

Amendement n° 2 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant. - Retrait.

Amendement n° 3 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant. - Retrait.

Amendement n° 9 de M. Masdeu-Arus : M. le ministre. - Adoption.

Amendement n° 4 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant. - Adoption.

Amendement n° 5 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant, Pierre Mazeaud, Georges Sarre.

Sous-amendement n° 10 de M. Mazeaud. - Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 5 modifié.

Amendement n° 6 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant, Pierre Mazeaud.

Sous-amendement n° 11 de M. Mazeaud : MM. le ministre, Etienne Garnier, le rapporteur de la délégation. - Retrait de l'amendement n° 6; le sous-amendement n° 11 n'a plus d'objet.

Amendement n° 7 de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant, le président de la délégation, Pierre Mazeaud. - Retrait.

M. le président de la délégation.

Amendement n° 12 de M. Pandraud. - Adoption.

Amendement n° 8 rectifié de M. Josselin : MM. le rapporteur de la délégation, le rapporteur suppléant. - Adoption.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 9368)

Adoption de l'article unique modifié de la proposition de résolution.

2. Ordre du jour (p. 9369).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA,
vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

1

CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALES MARCHANDES

Discussion d'une proposition de résolution

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution adoptée par la commission de la production et des échanges sur la proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (COM [94]) 460 final/n° E 330) (n° 1766, 1790).

La parole est à M. Jacques Masdeu-Arus, suppléant M. Frank Borotra, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges.

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Madame le président, monsieur le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, mes chers collègues, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser M. Franck Borotra, retenu hors de nos murs.

Le 17 juillet dernier, l'Union européenne, les Etats-Unis, le Japon, la Corée du Sud et les pays scandinaves acceptaient *ad referendum* un accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes.

La genèse de cet accord est bien connue. Tout part, en fait, d'un revirement de la stratégie industrielle des chantiers navals américains. Dans la décennie 80, ceux-ci s'étaient progressivement désengagés de la production de navires marchands et avaient concentré la quasi-totalité de leurs activités sur le secteur militaire. Or, après la chute du rideau de fer, les commandes de l'US Navy ont singulièrement décliné et la construction navale d'outre-Atlantique a réorienté sa production vers le secteur civil.

En revenant sur le marché des navires marchands, les Américains ont constaté que le paysage industriel mondial de la construction navale s'était sensiblement modifié au cours des dernières années. D'une part, des puissances navales avaient fait leur apparition, au premier rang desquelles la Corée, pays qui, il y a un quart de siècle, créait des chantiers quasiment *ex nihilo* et qui aujourd'hui capte le quart des commandes mondiales. D'autre part, afin de lutter contre cette concurrence internationale nouvelle et contre la chute des prix des bateaux survenue après le dernier choc pétrolier, les pays traditionnellement producteurs de navires avaient développé un système complexe d'aides à la construction navale.

Aussi le Shipbuilder's Council of America déposa-t-il en 1989 une plainte sur le fondement de la section 301 du *Trade Act*, plainte vivante la Finlande, la République fédérale d'Allemagne, le Japon et la Corée du Sud, pays accusés de porter préjudice à l'industrie américaine par leurs systèmes d'aides. L'administration Bush fit rapidement suspendre cette plainte en contrepartie de la recherche d'un accord international visant à éliminer les systèmes de soutien à la construction navale. L'OCDE, où se regroupent les principaux pays constructeurs, servit de cadre à cette négociation.

Après bien des avatars liés, en particulier, aux atterrissements de la délégation américaine, hésitant entre la voie d'une solution globale et celle d'arrangements bilatéraux, la négociation aboutit, le 17 juillet dernier, à l'accord que l'Union européenne se propose aujourd'hui de ratifier.

Tel est l'historique d'un accord qui, ainsi que vous pourrez le constater, est exemplaire à plus d'un titre. Cette affaire illustre avec pertinence l'attitude répétée de la Commission dans les négociations internationales et montre combien l'approche libre-échangiste s'impose à Bruxelles, au détriment de toute considération de politique industrielle.

Force est de constater que, dans cette négociation, la Commission des Communautés européennes a pris quelques libertés avec le mandat de négociation que lui ont donné les Etats membres. En effet, les directives de notre pays à la Commission indiquaient expressément que les soutiens indirects à la construction navale, accordés en particulier par le biais des armateurs, devaient être compris dans le champ des disciplines mises en place par la nouvelle réglementation internationale.

Cette disposition peut être interprétée différemment, mais il convient de rappeler que l'objectif initial de la négociation était de définir des règles loyales de concurrence internationale, et que, en conséquence, les soutiens directs et indirects à la construction navale entraient dans le champ de la négociation.

De plus, selon une habitude communautaire fâcheuse, la Commission a, encore une fois, fait peu de cas de la spécificité industrielle d'un de ses Etats membres. J'aurai l'occasion de développer ultérieurement ce point.

Cette attitude de la Commission semble correspondre à un choix politique plus général des instances européennes.

En refusant de définir une véritable politique industrielle communautaire, l'Union européenne encourage le processus de désindustrialisation engagé chez certains de ses Etats membres et transforme ainsi progressivement l'Europe des Quinze en un simple espace de consommation. Ce qui est très symptomatique dans cette affaire, c'est que le dogmatisme libre-échangiste des instances européennes se double d'une certaine naïveté - pour ne pas dire d'un certain angélisme.

En effet, l'Europe réagit comme si c'était à elle de prêcher la bonne parole libérale, de montrer l'exemple dans ce sens et d'inciter ainsi les autres puissances du monde occidental à rejoindre cette conception et, par voie de conséquence, à abandonner tous leurs instruments de

défense commerciale et tous leurs dispositifs protectionnistes. En matière industrielle comme en matière commerciale, l'Europe « baisse sa garde » alors que, dans le même temps, ses concurrents continuent à protéger leurs productions.

Que donne cette attitude appliquée au secteur de la construction navale? La réponse est simple : l'accord du 17 juillet 1994.

Or qu'est cet accord, sinon un accord initié par les Américains, un accord dont la négociation a été entièrement pilotée par eux, un accord inspiré par les revendications américaines et, en fin de compte, il faut bien le dire, dicté par les Etats-Unis?

Dans ces conditions, c'est clair, on ne pouvait aboutir qu'à un texte totalement déséquilibré et, de plus, à un texte ne répondant pas aux objectifs que s'étaient assignés les délégations au début de la négociation, puisque le document soumis à la signature établira pas des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales.

Le texte définitif, en effet, prohibe les aides directes aux chantiers mais autorise expressément certaines formes d'aides indirectes, tels les crédits industriels octroyés aux armateurs. Ces crédits, généralement assortis d'une garantie des pouvoirs publics et d'une obligation d'achat des navires dans les chantiers nationaux, sont très répandus dans les Etats disposant d'un armement puissant comme le Japon, l'Allemagne ou les pays scandinaves.

La France, en revanche, dont l'armement ne se situe qu'au-delà du trentième rang mondial, n'a de débouchés qu'à l'exportation pour la production de ses chantiers. Aujourd'hui, 90 p. 100 des navires sortant des sites de Saint-Nazaire et du Havre sont destinés à l'étranger.

L'accord ne tient donc absolument pas compte de la spécificité du secteur de la construction navale française qui, de surcroît, ne peut réorienter sa production vers le secteur militaire puisque, à l'inverse de ce qui se passe dans de nombreux autres pays, la fabrication des navires de guerre relève du monopole des arsenaux d'Etat.

En résumé, en autorisant les crédits intérieurs accordés aux armateurs et en interdisant les subventions attribuées aux chantiers, l'accord prohibe les systèmes de soutien les plus voyants et donc les plus facilement contrôlables, et autorise les procédés les plus opaques, les moins mesurables et les moins vérifiables.

Les négociateurs ont refusé de tenir compte de la spécificité française et d'accorder un régime dérogatoire à notre pays. Cette décision pourrait, à la limite, ne pas être choquante si tous les Etats signataires étaient logés à la même enseigne. Or les Etats-Unis se sont vu, eux, réserver un sort particulier puisque l'accord valide la législation protectionniste américaine mise en place par le *Jones Act*, législation bien plus scandaleuse au regard de la loyauté des règles de concurrence internationale que le système d'aides directes aux chantiers, accordées par la France. Le *Jones Act*, en effet, donne aux chantiers américains un monopole de construction des navires marchands assurant le cabotage entre leurs ports.

La loi américaine institue également un monopole équivalent pour la construction des navires de passagers et impose à tout armateur ayant fait réparer un navire battant pavillon américain dans un chantier étranger une taxe correspondant à 50 p. 100 du montant des réparations.

Voilà les dispositions que valide l'accord du 17 juillet, censé établir des conditions normales de concurrence internationale!

Le texte définitif omet également plusieurs points essentiels. Nulle mention n'y est faite d'autres formes de soutien à la construction navale. Par exemple, le dumping monétaire pratiqué de manière éhontée par certains Etats et conférant une compétitivité accrue à leurs chantiers n'y est pas évoqué. Les aides accordées à des groupes industriels géants, pour lesquels la construction navale ne constitue qu'une activité parmi d'autres et qui ont donc la possibilité d'affecter les subventions qui leur sont globalement octroyées vers leurs chantiers, ne sont pas non plus formellement prohibées.

Enfin, l'accord refuse de prendre en considération l'extension des capacités de construction de certains pays.

Clarifier les règlements du commerce international, réprimer le dumping, viser à établir de meilleures conditions de concurrence, autant de vœux pieux si, dans le même temps, et alors que l'on est confronté à une surcapacité mondiale de production, on ne cherche pas à limiter la volonté affichée par certains pays.

Sur ce point, je tiens à signaler à l'Assemblée que M. Su Joo Han, ministre du commerce et de l'industrie de la République de Corée, a récemment opposé une fin de non-recevoir à une lettre que lui avait adressée sir Leon Brittan en octobre dernier, et qui exprimait la préoccupation de l'Union européenne devant les projets d'expansion de capacité des chantiers coréens. Le « pays du matin calme » risque d'être, pour les chantiers européens, le « pays des lendemains qui déchantent »...

Entre 1976 et 1993, les effectifs de nos chantiers ont été réduits de 80 p. 100 et leur capacité de production a baissé également d'environ 80 p. 100. Il y a moins de vingt ans, la grande construction navale était répartie sur sept sites dans l'Hexagone ; seuls subsistent aujourd'hui ceux de Saint-Nazaire et du Havre. Quant à la petite construction navale, des neuf sites existant en 1976, seuls ceux de Cherbourg, Dieppe, Saint-Malo et Lorient existent encore à ce jour. Il ne s'agit donc plus pour nous de défendre un fleuron de notre appareil industriel, mais de sauver d'une mort certaine les derniers chantiers français et les quelque 5 800 emplois qui y sont encore attachés, et d'éviter un nouveau drame à Saint-Nazaire et au Havre.

Or l'Union européenne, à travers cet accord, non seulement met cette activité en péril, mais prouve, par le caractère exemplaire de sa conduite, qu'elle peut se comporter de manière identique pour toute autre branche industrielle.

Venons-en maintenant à la réaction de la France et de son Gouvernement face à cet accord.

Dès le 18 juillet, lendemain de la conclusion de l'accord *ad referendum*, la France faisait inscrire au procès-verbal du conseil des ministres, à Bruxelles, son hostilité au texte signé par la Commission. En octobre dernier, M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes, indiquait clairement devant la délégation pour l'Union européenne que l'accord de juillet était inacceptable pour notre pays et que la France ne devait pas hésiter à recourir au compromis de Luxembourg pour bloquer la procédure de signature.

Il semble, malheureusement, que les choses aient bien changé depuis, et que le Gouvernement soit prêt à ranger les armes et à accepter les termes de l'accord du 17 juillet. Par-delà les motivations qui ont pu conduire à ce revirement, force est de répéter que l'accord, tel qu'il nous est présenté aujourd'hui, demeure déséquilibré et inacceptable, et que le recours au compromis de Luxembourg demeure plus que jamais d'actualité.

C'est pourquoi la commission de la production et des échanges a adopté une résolution aliant dans ce sens et visant à refuser l'adoption d'un accord international qui, selon la formule employée par certains observateurs français, correspond à un véritable « Blair House de la construction navale ». C'est cette proposition de résolution que je demande à l'Assemblée nationale d'adopter aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe communiste.*)

Mme le président. La parole est à M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Monsieur le ministre, l'accord que nous examinons aujourd'hui aura réalisé un consensus : le consensus contre lui. Politiques ou professionnels du maritime, tous reconnaissent qu'il défavorise la France en supprimant les aides directes accordées à nos chantiers navals. S'il autorise le maintien de certaines aides indirectes aux armements, ceux qui connaissent la réalité de la construction navale savent que ce système ne peut être adapté à notre pays du fait de la faiblesse de ses armements mais aussi et surtout de l'absence d'un véritable marché intérieur. En outre, les industriels français exportant 94 p. 100 de leur production - le rapporteur a parlé de 90 p. 100, mais l'ordre de grandeur, considérable, est le même - ils pourraient être victimes d'une clause assez étrange limitant l'octroi de prêts et de garanties de prêts aux acquéreurs de navires achetant dans leurs chantiers nationaux. Jusqu'alors, ni l'OCDE ni la commission ne nous avaient habitués à contrebattre ainsi le libre-échange !

Je ne détaillerai pas les autres faiblesses de l'accord, qui sont nombreuses. Il est partiel dans son champ d'application géographique : la Chine n'y est pas partie, et c'est considérable. Il n'intègre pas des atteintes graves à la concurrence comme le dumping monétaire ou les subventions croisées. Il valide des pratiques protectionnistes inacceptables comme le *Jones Act*, qui, même si on laisse entendre qu'il pourrait cesser d'exister dans quelques années, demeure une réalité forte. Surtout, il ignore le problème de l'accroissement considérable des capacités en Corée du Sud, pays qui vient de refuser de prendre le moindre engagement à ce sujet.

Etrange débat. Le Gouvernement reconnaît que l'accord est néfaste mais il est prêt à l'approuver ! Après avoir été, le 11 octobre, jusqu'à menacer d'invoquer le compromis de Luxembourg, il se prépare, si ce n'est déjà fait - M. le ministre nous donnera certainement des précisions à cet égard - à capituler au prix de quelques concessions mineures de la Commission européenne.

Pour tenter de justifier l'injustifiable, le Gouvernement explique qu'il n'avait pas d'autre choix et qu'il ne pouvait se permettre d'être isolé sur un dossier qui relève de toute manière d'un processus de décision à la majorité qualifiée, en application de l'article 113 du traité instituant la Communauté européenne. C'est parfaitement exact, mais le Gouvernement ne nous a-t-il pas montré, en d'autres circonstances, qu'il disposait d'autres options ? J'observe que la France a, par exemple, temporairement bloqué la décision d'octroi d'une aide à la sidérurgie allemande afin de faire fléchir le gouvernement allemand. Plus significativement encore, l'Espagne et l'Italie ont bloqué jusqu'au 21 octobre 1994 la décision sur les ressources propres de la Communauté, en échange - tenez-vous bien ! - d'une réduction du montant des amendes infligées à ces deux pays pour violation des règles applicables en matière de

quotas laitiers. Ces deux pays ont donc bloqué le processus de décision communautaire pour des motifs illégitimes, et ils ont réussi !

Cela dit, la politique de la chaise vide, puisque c'est bien cela le « compromis de Luxembourg », est plus difficile à pratiquer à quinze que lorsque la France était le pays le plus puissant, et de loin, d'une Europe à six. Bloquer le processus de décision communautaire sur un sujet « x » pour obtenir satisfaction sur un autre sujet est en revanche possible, même si de telles méthodes ne sont pas à généraliser - à preuve, les exemples que je viens de donner - si on veut que l'Europe avance.

S'agissant, en quelque sorte, des clauses de la capitulation, le Gouvernement présente comme un bulletin de victoire l'autorisation obtenue de la Commission de verser aux chantiers navals, pendant trois ans encore, des aides dont j'observe qu'elles sortent d'un montant légèrement inférieur à celles aujourd'hui accordées. C'est cela qui rendrait l'accord acceptable...

Mais le Gouvernement reconnaît dans le même temps que l'accord ne résout pas les problèmes de concurrence inégale avec la Corée du Sud, le Japon ou les Etats-Unis, sans même parler de nos partenaires européens, comme l'Allemagne ou le Danemark.

J'ai montré dans mon rapport l'importance de l'effort consenti par l'Allemagne en faveur de ce secteur, et j'ai souligné que les subventions croisées pratiquées dans certains groupes industriels conduisaient à une opacité totale. Dans trois ans, nos industriels ne seront plus aidés alors que leurs concurrents continueront de l'être. Que croyez-vous qu'il adviendra ?

Pour résumer la position du Gouvernement, celui-ci a l'intention de dépenser 2,6 milliards de francs de fonds publics pour des secteurs que l'accord même qu'il se prépare à ratifier condamne à mort à moyen terme, et même à proche échéance. Peut-on sérieusement penser que les bénéficiaires de ces aides trouveront intéressant d'investir dans un secteur appelé à disparaître ?

Un tel renoncement est d'autant plus dramatique que, de 1976 à 1993, les effectifs de ce secteur ont déjà baissé de 80 p. 100, que les régions concernées souffrent d'une crise économique sévère et qu'il s'agit - qui en douterait ? - d'un secteur important sur le plan technologique où le savoir-faire français est unanimement reconnu.

Le Gouvernement fait valoir que, dans trois ans, nous pourrions renégocier l'accord. J'aimerais bien, monsieur le ministre, que vous nous expliquiez quelles bonnes raisons pourraient avoir nos partenaires qui vont profiter de cet accord pour accepter de le renégocier. Et pense-t-on que la Chine facilitera l'instauration de disciplines plus strictes si elle devient partie à l'accord ?

Selon nous, le gouvernement français disposait d'une marge de manœuvre. Le rapport de M. Borotra, de son côté, insiste sur la responsabilité de la Commission dans la négociation. Il est vrai que, dans une première analyse, on peut lui reprocher trois choses.

En premier lieu, elle a manifestement craint une action contre l'Europe, d'où une faiblesse certaine à l'égard des intérêts américains. Mais il faut rappeler que les négociations ont été initiées par les Etats-Unis en échange du retrait d'une plainte des constructeurs américains au titre de la section 301, plainte qui visait précisément les chantiers communautaires et asiatiques. Cela explique, me semble-t-il, la position de faiblesse dans laquelle la Commission se trouvait dès le départ par rapport aux intérêts américains. On peut le regretter, mais c'est une réalité.

En second lieu, l'accord n'aboutit pas « à faire respecter des conditions normales et équitables de concurrence dans le secteur de la construction et de la réparation navales commerciales », comme le lui enjoignait pourtant son mandat de négociation. Dans le même ordre d'idées, la transparence n'est pas atteinte, tout cela est vrai.

En troisième lieu, on n'atteint pas non plus « un réel équilibre des obligations pour les différentes parties ».

Peut-on pour autant parler de violation du mandat de négociation ? Nous ne le pensons pas, parce que ce mandat était flou. Si les mandats de négociation manquent souvent de précision, c'est bien parce que les pays membres n'arrivent pas à se mettre d'accord entre eux sur l'objectif qu'il conviendrait d'atteindre.

Le fait qu'un ultra-libéral comme M. Brittan soit responsable de ce dossier ne peut, certes, que renforcer notre méfiance. Mais on conviendra que concilier des points de vue aussi contradictoires que ceux des membres de l'Union - c'était la tâche affectée à la Commission - était difficile. Cette même Commission que nous percevons, nous, comme ultralibérale, est souvent perçue aux Pays-Bas comme néocolbertiste. C'est dire qu'il y a toujours plus ultralibéral que ceux que l'on qualifie de tels.

Il existe des divergences considérables d'intérêts, notamment avec les Pays-Bas, mais également de philosophies entre Européens. Les Allemands, dont la pratique réelle n'est pas si différente de la nôtre, sont très attachés au libre-échange. Dans son fameux document sur l'avenir de l'Europe, la CDU-CSU notait d'ailleurs la nécessité de résorber les divergences entre nos deux pays « sur des questions politico-économiques essentielles, par exemple en ce qui concerne la « politique industrielle » et le droit en matière de concurrence ».

Au-delà du dossier de la construction navale, c'est, hélas ! toute l'impuissance de l'Europe à définir une politique industrielle et une politique commerciale qui explique largement ses difficultés, une impuissance qui, malheureusement, nous prépare sans doute d'autres avatars. C'est là une preuve du besoin de plus d'Europe si nous voulons faire avancer nos intérêts industriels et commerciaux. Il est clair, en effet, que nous ne pourrions, à nous seuls, faire plier les Etats-Unis ou le Japon.

En conclusion, le Gouvernement doit s'opposer fermement à cet accord et faire savoir à nos partenaires qu'un refus de prendre en compte nos intérêts se traduira par une attitude très dure de la France sur d'autres dossiers les concernant. On peut regretter qu'il s'agisse d'une menace au futur parce que le Gouvernement n'a pas agi en temps utile. C'est néanmoins un signe qu'attendent les populations concernées. (*M. Jean-Marc Ayrault applaudit.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

M. José Rossi, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, la construction navale est incontestablement un secteur stratégique pour la France, à la fois pour des raisons de sécurité et pour des raisons économiques. En effet, aujourd'hui comme autrefois, un Etat ne peut tenir sa place dans le monde que s'il dispose d'une capacité de production de navires, tant civils que militaires. Du point de vue économique et social, le Gouvernement est pleinement conscient des sacrifices consentis dans le passé, qui ont été acceptés avec courage par les responsables politiques concernés et surtout par les salariés et leurs familles directement intéressés.

Mais l'importance même de ce secteur pour notre pays nous impose de l'aborder avec sérénité et clairvoyance. J'apprécie que les parlementaires directement concernés par les difficultés des chantiers navals soient venus nombreux ce matin et défendent ce dossier avec vigueur, conviction et enthousiasme. Je n'en suis que plus disposé à aller au fond des choses pour dissiper les inquiétudes que leur inspire l'accord OCDE sur les soutiens à la construction navale.

Soyez sûrs, mesdames et messieurs les députés, que je comprends vos inquiétudes. Cependant, je ne partage pas bon nombre de vos conclusions. Je vais, dans un instant, vous expliquer pourquoi. Au préalable, un bref historique s'impose. Je remonterai d'abord à la genèse de cette négociation, qui a débuté à l'OCDE en 1989. Je vous expliquerai ensuite la démarche que le Gouvernement a suivie, avant de vous exposer les termes du compromis qui doit être soumis, s'il est maintenu en l'état, au Conseil affaires générales réuni aujourd'hui et demain à Bruxelles, Conseil où mon collègue Alain Juppé, ministre des affaires étrangères, représentera le Gouvernement.

Les négociations sont nées d'un contentieux. En 1989, les Etats-Unis ont menacé de rétorsions la Corée, le Japon, la Finlande et l'Allemagne, donc l'Union Européenne, si les pratiques de subventions des gouvernements de ces pays à leurs chantiers navals, dont ils estimaient qu'elles lésaient les chantiers américains, ne cessaient pas. L'ouverture d'une négociation globale, dans le cadre de l'OCDE, sur l'ensemble des soutiens publics à ce secteur a permis de désamorcer ce contentieux.

La France, qui ne représente que 1,5 p. 100 de la construction mondiale, n'avait jamais été visée directement par ces procédures : nos pratiques subventionnelles étaient connues, mais ne constituaient pas de réel préjudice pour quiconque. Nous produisons peu de navires. Nos pratiques ne faussent donc pas le marché mondial.

Si, à cette époque, le Gouvernement ne pouvait s'opposer à l'objectif noble de la négociation qui allait s'ouvrir, on peut regretter que le ministre qui représentait la France au Conseil affaires générales du 27 juillet 1990 où a été adopté le mandat de négociation de la commission - c'était Mme Cresson, je tiens à le rappeler - ne soit pas intervenu pour faire acter la spécificité des chantiers français, alors même que son collègue italien intervenait pour ses propres chantiers.

Mon analyse de ce mandat de négociation diffère donc de la lecture qu'en donne la commission de la production et des échanges dans le premier point de sa résolution. Le mandat prévoyait que le champ de négociation couvrirait les soutiens directs et indirects. Certes, l'accord conclu *ad referendum* le 17 juillet élimine tous les soutiens directs et se contente d'encadrer les aides indirectes. Mais malheureusement, le mandat donné ne permet pas juridiquement de contester ce résultat, même s'il conduit à un déséquilibre des sacrifices qui doivent être faits par les signataires.

Pour revenir aux négociations elles-mêmes, le Gouvernement a rappelé avec constance et fermeté, de concert avec la profession, que l'accord ne pourrait être conclu que moyennant le respect de plusieurs conditions, en particulier le démantèlement des soutiens aux armateurs qui achètent à leurs chantiers nationaux, des crédits intérieurs et d'une législation américaine, le fameux *Jones Act*, qui impose que les navires naviguant entre ports américains aient été construits aux Etats-Unis.

Après plusieurs années de blocage, les négociations se sont accélérées au printemps dernier sous la pression de deux événements dont la portée doit être rappelée.

D'une part, les États-Unis ont proposé, au lieu d'interdire les dispositifs fondés sur l'obligation de construction nationale - crédits intérieurs et *Jones Act* - de les encadrer strictement pour éliminer leur effet subventionnel.

D'autre part, le doublement de capacité des chantiers coréens devenait imminent. La Corée n'étant liée par aucun traité sur la construction navale, la seule manière pour la communauté internationale d'avoir sur elle un moyen de pression était de conclure l'accord OCDE.

Rapidement, l'ensemble des parties, à l'exception de la France, se sont ralliées au projet d'accord alors sur la table.

La Commission, négociateur pour les Douze, a attendu le dernier moment, le 17 juillet dernier, pour se rallier à cet accord. Elle avait le droit de le faire, en vertu des compétences qui lui sont dévolues depuis le traité de Rome.

Dès l'ébauche d'une conclusion de l'accord OCDE, mon prédécesseur a alerté les commissaires responsables et le président de la Commission sur le caractère inacceptable pour la France de la proposition de compromis. En effet, l'analyse du Gouvernement sur cet accord était et demeure qu'il ne garantit pas, en l'état, la suppression des aides indirectes, via les dispositifs de préférence nationale, et qu'il est donc déséquilibré.

Peut-on dire néanmoins que, dans l'hypothèse où le *Jones Act* et le mécanisme de soutiens indirects allemand auraient totalement disparu, les chantiers français auraient pu survivre sans aucun soutien public? Ce n'est pas évident, vous le sentez bien.

Dans la phase finale des négociations, la Commission nous a proposé d'inclure dans l'accord un plan de restructuration pour la France à l'instar de ce qu'elle avait obtenu pour le Portugal, la Belgique et l'Espagne. Il va sans dire que le Gouvernement a refusé. La construction navale française a déjà procédé à cet exercice douloureux et ne souhaite pas recommencer dans les mêmes conditions.

Au Conseil affaires générales du 18 juillet, mon prédécesseur avait indiqué que l'accord était inacceptable pour la France car il ne répondait pas aux engagements de prendre en considération les intérêts de tous les États membres. Il avait précisé que sa mise en œuvre porterait gravement atteinte à des intérêts essentiels de la France, à savoir le maintien durable de ses capacités de construction navale.

Voilà donc où en étaient les choses au mois de juillet dernier. Elles ont évolué depuis et ce qui vous est proposé aujourd'hui n'est pas contradictoire avec la position adoptée par le gouvernement à cette époque.

Quelle a été la stratégie? Sur ce point également, je tiens à être assez complet afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur les conditions dans lesquelles il vous est proposé de délibérer aujourd'hui.

Rappelons d'abord que s'il suffit de la majorité qualifiée pour approuver cet accord de nature commerciale, il s'est avéré impossible de réunir autour de la France la minorité de blocage nécessaire pour le repousser. En effet, bien qu'il semble que les chantiers de certains de nos partenaires européens ne soient pas totalement satisfaits des termes de l'accord, jamais aucun ministre à Bruxelles n'a émis la moindre critique à son égard.

Durant cet isolement et au-delà des questions de principe, le Gouvernement a alors estimé que le seul objectif qu'il devait poursuivre était la pérennité des chantiers français. Car, à cet égard, soyez-en persuadé, le Gouvernement partage, totalement votre sentiment.

A ce stade, je voudrais dissiper les malentendus qui existent à propos de ce qu'il est convenu d'appeler le « compromis de Luxembourg » dont votre résolution dans son septième point recommande l'utilisation au Gouvernement. Le recours à celui-ci permet, en premier lieu, à un État membre, lorsqu'un de ses intérêts importants est en jeu, de demander au Conseil la suspension du processus de décision le temps de trouver avec les autres États membres une solution de compromis. Le Gouvernement a estimé qu'il était extrêmement risqué pour les chantiers français d'avoir à rechercher un compromis avec nos partenaires, et tout particulièrement ceux comme l'Allemagne, le Danemark, l'Italie ou la Finlande qui ont des intérêts producteurs diamétralement opposés aux nôtres.

Dès lors, tout en rappelant à tous les conseils qui se sont tenus depuis le mois de septembre qu'il nous était impossible d'accepter l'accord en l'état, ce qui bloquait l'adoption de celui-ci, le Gouvernement a choisi une orientation différente. Après avoir consulté les chantiers français et établi une large concertation avec les uns et les autres, il a décidé d'ouvrir les discussions avec la commission.

Nous avons donc demandé l'adoption de mesures complémentaires adaptées à la situation spécifique des chantiers français, ce qui rendrait, *de facto*, neutre pour eux l'entrée en vigueur de l'accord.

Cette stratégie a notamment été arrêtée à la lueur de deux risques majeurs dont il faut que vous preniez conscience également: celui de mesures d'accompagnement moins satisfaisantes car revues à la baisse par nos partenaires dans le cadre des discussions qui se seraient ouvertes après l'invocation du compromis de Luxembourg; celui d'une mise en minorité, sans aucune mesure d'accompagnement, y compris dans le cas d'un recours au compromis de Luxembourg.

Je rappellerai pour mémoire qu'en 1982 la Grande-Bretagne a invoqué le compromis de Luxembourg pour s'opposer à l'adoption du « paquet prix » agricole. La présidence a néanmoins décidé de passer au vote, et la Grande-Bretagne a été mise en minorité.

Je pense donc que l'argument qui consiste à invoquer de manière systématique le compromis de Luxembourg doit être utilisé avec prudence, car cette méthode peut aboutir parfois à des résultats exactement inverses de ceux que l'on recherche de bonne foi.

M. Robert Pandraud, président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne. Monsieur le ministre, puis-je vous interrompre?

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Je vous en prie, monsieur le président!

Mme le président. La parole est à M. le président de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne.

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Monsieur le ministre, je tiens à préciser que si le compromis de Luxembourg a été invoqué par la délégation, c'est que M. Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes, nous avait indiqué, lui-même que le Gouvernement français ne signerait aucun protocole et invoquerait le compromis de Luxembourg s'il était acculé.

Mme Elisabeth Hubert. Tout à fait!

M. Bernard Pons. M. Lamassoure n'est d'ailleurs pas le seul à l'avoir dit!

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Pourquoi a-t-on changé de politique?

M. Etienne Garnier. Le 11 octobre dernier !

Mme le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Merci, monsieur le président de la délégation, de me donner l'occasion de préciser ma pensée. Ainsi que je l'ai dit, le Gouvernement ne pouvait accepter le texte de l'accord OCDE tel qu'il nous avait été présenté en juillet. Mais, à partir du moment où nous avons choisi une orientation nous permettant de rechercher un compromis qui nous amène aujourd'hui à délibérer sur une base très différente de celle qui était proposée en juillet dernier ...

M. Etienne Garnier. En quoi ?

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. C'est ce que je vais vous expliquer maintenant, monsieur le député, puisque je vais vous parler du compromis !

Nous avons considéré qu'une innovation était intervenue par rapport au texte de l'accord OCDE de l'été 1994 et à la déclaration de M. Juppé. C'est cela qui me conduit à vous présenter les choses sous un angle différent. L'analyse que nous pouvons faire aujourd'hui est différente de celle que nous pouvions faire ensemble en juillet ou en octobre.

Je tiens d'ailleurs à rappeler, monsieur le président Pandraud, que, siégeant dans un Conseil à Bruxelles il y a quelques semaines pour l'une de mes premières interventions gouvernementales, je n'ai pas manqué de poser moi-même le problème des chantiers navals en des termes assez vifs, notamment dans les discussions que j'ai pu avoir avec mon collègue allemand.

M. Etienne Garnier. C'est vrai !

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. J'ai mobilisé tous les moyens possibles pour approfondir la réflexion et faire en sorte qu'ensemble nous fassions évoluer la situation.

Lorsque j'ai pris cette position à Bruxelles il y a quelques semaines, je n'étais pas en mesure, je l'affirme très clairement, de vous présenter ce que je vous présente aujourd'hui. En quelques semaines la situation a donc considérablement évolué. Certes, on peut porter des jugements différents sur le résultat de ce compromis et sur son intérêt. Toutefois, afin que nous ne nous renvoyions pas à la tête le compromis de Luxembourg, il doit être bien clair que la position de juillet dernier et les déclarations de M. Lamassoure étaient fondées sur l'accord OCDE. Une évolution s'est produite au cours des trois ou quatre dernières semaines et c'est elle qui nous a conduit à vous présenter un texte de compromis qui introduit une innovation. Vous avez légitimement le droit d'approuver ou de désapprouver le compromis. Vous pouvez, bien sûr, exprimer toutes les réserves que vous souhaitez à son égard. Permettez-moi cependant d'insister sur le fait qu'il y a eu une innovation et que c'est elle qui nous conduit à faire évoluer notre position.

Venons-en à ce compromis, point le plus important. Je vous exposerai en même temps les mesures d'accompagnement qui réintroduisent *de facto* l'équilibre interne de l'accord pour les chantiers français dont la spécificité a été reconnue explicitement, ce qui n'était pas le cas dans la phase précédente.

La France a proposé à la Commission un ensemble de mesures d'adaptation justifiées par les efforts de restructuration passés de l'industrie française sans aucune réduction

de capacité nouvelle. Ces mesures ne sont pas contraires à l'accord OCDE et sont conformes aux règles européennes. Il ne s'agit plus d'aides à la commande mais de dépenses justifiées par des mesures sociales, des coûts de recherche et développement ou d'investissement. Leur montant, qui s'élève à 2,6 milliards de francs sur trois ans à compter de 1996, garantit aux chantiers français un volume d'aide équivalent, à quelques nuances près, à celui pratiqué ces dernières années.

Sur ce point précis, je voudrais répondre à ceux d'entre vous qui minimisent ces mesures en expliquant qu'il ne s'agit que de la reconduction de l'existant. Ce n'est pas faux, en effet, mais c'est déjà beaucoup puisque l'application stricte de l'accord aurait dû conduire à la suppression totale de toutes les aides françaises au 1^{er} janvier 1996.

M. Etienne Garnier. Quelle victoire !

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Mais c'est une victoire, en effet, puisque l'accord OCDE sur lequel nous nous sommes penchés en juillet puis en octobre tendait à supprimer totalement les aides à compter du 1^{er} janvier 1996 !

M. Etienne Garnier. Pas du tout !

M. le ministre de l'Industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Aujourd'hui, la solution qui vous est proposée est très différente.

Je rappelle, par ailleurs, que jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord - c'est-à-dire pendant l'année 1995 - les aides à la commande demeurent autorisées, conformément aux dispositions de la VII^e directive construction navale, que nous avons toujours respectée. Les mesures ont fait l'objet d'une confirmation écrite de la Commission au gouvernement français après décision du Collège du 12 décembre.

À côté de ces mesures de nature financière, la France a obtenu que l'Union européenne se montre extrêmement vigilante sur les modalités d'application de l'accord par ses signataires. Elles donneront lieu à un rapport annuel de la Commission au Conseil pouvant déboucher sur une renégociation anticipée, voire un retrait de l'accord. J'insiste sur cette garantie concernant les modalités d'application de l'accord.

Au-delà des mesures financières, la Commission s'est également engagée à ne pas hésiter à utiliser la procédure dite des « prix préjudiciels » pour faire cesser les pratiques déloyales de certains signataires. En effet, les pratiques coréennes seront placées sous étroite surveillance. L'utilisation offensive de cette procédure, à laquelle sir Leon Brittan s'est engagé, limitera les effets d'une des lacunes de l'accord, qui ne traite pas des questions de surcapacités.

Ces garanties essentielles devraient nous être confirmées aujourd'hui même par le Conseil qui se réunit à Bruxelles. Elles font bien sûr partie intégrante du compromis qui vous est soumis. Si elles n'y figuraient pas, la position du Gouvernement serait évidemment différente.

Comme les rapporteurs l'ont fait, d'autres orateurs pourront légitimement s'interroger sur la durée de trois ans prévue pour les mesures d'accompagnement spécifiques à la France. Ce choix correspond à une double logique.

Tout d'abord, compte tenu des profonds bouleversements que connaîtra le secteur de la construction navale d'ici à 1999 avec la montée en puissance de la Chine, de la Russie et de la Pologne, et aussi l'application de l'accord par la Corée, l'accord OCDE sera sans doute

dépassé et inadapté. C'est également au terme de trois ans que les Etats-Unis devront renoncer aux dispositions protectrices du *Jones Act*. En tout état de cause, une clause de réexamen de l'accord est prévue à l'issue des trois ans.

Ensuite, cette période va nous permettre de mettre en place, en concertation étroite avec les chantiers, des mécanismes de soutien conformes à l'accord et adaptés à la vocation de grande exportation des chantiers français.

A cet égard, je ne crois vraiment pas qu'il faille se résigner, comme l'auteur de la proposition de résolution le sous-entend au point 6, au caractère définitivement inadapté des aides indirectes à la situation française. Je ne crois pas à ce fatalisme. Des faits, telle l'inexistence en France d'armateurs nationaux susceptibles d'acheter la production des chantiers français, mais aussi des comportements, telle la préférence pour les aides directes, peuvent tout à fait être modifiés avec un peu d'imagination.

L'analyse des travaux de la commission et ceux de la délégation, que je n'ai pas manqué de suivre, semble faire apparaître que vous invitez, monsieur Josselin, le Gouvernement à étudier la possibilité de transposer le système d'incitation fiscale allemand aux chantiers français. Les constructeurs, je tiens à vous le dire puisque vous avez évoqué cette idée, m'ont demandé à bénéficier des mêmes systèmes attractifs pour les armateurs que leurs compétiteurs italiens. Cette approche me paraît intéressante et elle est sans doute mieux adaptée aux chantiers français spécialisés dans la production de navires à haute valeurs ajoutée comme les paquebots de croisière ou les méthaniers. Les chantiers français sont en effet compétitifs sur ces créneaux, qui ont été délibérément choisis dans le cadre de la restructuration, et nous n'avons pas à en rougir. La France entend, elle, se doter des mêmes armes que ses concurrents et elle va notamment chercher à se rendre plus attractive pour les armateurs.

Nous n'épuiserons pas ce sujet aujourd'hui. En tout état de cause, c'est une piste sur laquelle mes services et moi-même travaillons et grâce à laquelle, me semble-t-il, nous pourrions aller de l'avant et trouver des réponses aux problèmes soulevés.

D'ores et déjà, je tiens à vous le faire savoir, le Gouvernement est convaincu de la nécessité d'un effort particulier pour faciliter le financement des exportations de navires français par des mesures adaptées à la spécificité de ce marché - grande exportation majoritairement à destination de pays solvables et marché exclusivement en dollars. Le principe du rétablissement d'un mécanisme incitatif de crédit intérieur bonifié a déjà été décidé. En concertation étroite avec les chantiers, des discussions vont prochainement débiter pour mettre en place le plus rapidement possible les différents mécanismes.

Abandonnant un instant ma fonction de ministre de l'industrie, je voudrais vous dire que, l'élu de la Corse que je suis, n'est pas indifférent à ce qui se passe dans le secteur de la construction navale française. Comme vous le savez, les ferries qui transitent entre la Corse et le continent sont commandés aux chantiers français, et ce en dépit des conditions très attractives proposées par d'autres pays, notamment la Finlande. Ainsi, lorsqu'il s'est agi de choisir un partenaire commercial pour ma région et l'office des transports qui gère ce dossier, tout le monde a fait un effort : la région, le Gouvernement et le ministère concerné par le biais des aides qui ont été mises en œuvre. Et nous avons tous la volonté de poursuivre dans cette voie. Si tout le monde doit consentir un effort

quand on peut aller de l'avant, lorsqu'il existe des réalités incontournables, il faut aussi savoir regarder ces réalités en face.

Enfin, reprenant ma casquette de ministre, et m'adressant à ceux qui redoutent les conséquences d'une éventuelle approbation de l'accord par l'Union européenne avant les Etats-Unis je me rappellerai bien que l'accord ne peut entrer en vigueur que si tous ses signataires - Etats-Unis, Corée, Japon, Norvège et Union européenne - l'ont approuvé. Si les Etats-Unis ne ratifient pas les accords, et cette hypothèse ne peut aujourd'hui être exclue, l'accord n'entrera pas en vigueur. Les choses sont tout à fait claires à cet égard. La France serait alors elle-même déliée de tout engagement.

Sans doute n'ai-je pas réussi à convaincre les deux rapporteurs et certains des députés qui vont maintenant s'exprimer. J'espère néanmoins que le consensus hostile au compromis évoqué tout à l'heure ne se réalisera pas. Que ceux qui apprécient les choses de manière positive, se rallient à la démarche constructive que j'essaie de défendre.

J'espère donc avoir contribué par mes explications à éclaircir un débat complexe dont les enjeux sont importants pour une industrie essentielle à notre pays. Avec l'ensemble de ces mesures, l'objectif poursuivi par le Gouvernement est bien la survie des chantiers français et le maintien de leurs effectifs comme de leur capacité de production au niveau actuel. Cet objectif est assuré en l'état actuel des choses et nous souhaitons faire en sorte qu'il le soit encore à l'avenir.

Le Gouvernement considère que si le compromis dont j'ai esquissé devant vous les grandes lignes est approuvé par le Conseil affaires générales qui se réunit aujourd'hui et demain à Bruxelles, et où mon collègue Alain Juppé représente la France, il pourra lever son opposition à l'accord. Le Gouvernement a le sentiment que les intérêts essentiels de la France auront alors été préservés dans le respect de ses engagements européens.

Les uns et les autres, nous devons apprendre à faire des synthèses. Après avoir âprement défendu les intérêts de notre pays, il faut aussi accepter les conséquences logiques de la construction européenne qui impose non pas des sacrifices contraires aux intérêts de notre pays, mais des décisions conformes à la démarche européenne dans laquelle nous sommes engagés, d'autant qu'elles sont parfaitement compatibles avec le respect des intérêts des chantiers navals français et donc de notre pays.

M. Jean-Yves Haby. Très bien !

Discussion générale

Mme le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Yves Haby.

M. Jean-Yves Haby. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte de la résolution adoptée par la commission de la production et des échanges traduit avant tout une inquiétude pour l'avenir d'un secteur économique essentiel pour notre pays qui n'a pu surmonter de nombreuses crises qu'au prix de lourds sacrifices. Certains redoutent que l'accord conclu dans le cadre de l'OCDE ne signifie son arrêt de mort. Mais l'application de cet accord remettrait-elle en cause l'existence même des chantiers français ?

M. Etienne Garnier. Vaste problème !

M. Jean-Yves Haby. S'il est vrai que l'accord ne correspond manifestement pas à l'objectif que s'étaient assignés les participants à la négociation en 1990, à savoir le rétablissement des conditions normales de concurrence dans

ce secteur, on ne me fera pas croire que l'élimination des chantiers navals français constitue en soi une normalisation. Ce serait, en effet, paradoxal compte tenu du faible poids qu'ils représentent dans la production mondiale : moins de 1,5 p. 100.

En revanche, la préoccupation du groupe de l'UDF au cours des dernières semaines - la survie des chantiers français - est la même que la vôtre, messieurs les rapporteurs. Nous estimons néanmoins qu'il est impératif de ne pas sombrer dans un pessimisme d'autant moins justifié que nous disposons désormais des précisions que vient de nous apporter M. le ministre, José Rossi.

Sans revenir sur l'historique de cette affaire - on l'a déjà fait - il faut reconsidérer la position de la commission de production et des échanges, pour tenir compte de l'importance des mesures d'accompagnement qui viennent d'être annoncées par le Gouvernement.

Je pense notamment aux 2,6 milliards de francs d'aides sur trois ans à partir de 1996, en accord avec les règles européennes puisqu'il ne s'agit plus d'aides à la commande mais des aides destinées à financer des mesures sociales, des dépenses de recherche et d'investissements qui permettront d'assurer l'équilibre interne de l'accord pour les chantiers français.

L'obtention par la France, auprès de l'Union européenne, d'une surveillance sous forme d'un rapport annuel de la Commission au Conseil, lui permettra, si cela était nécessaire, d'opérer un désengagement de l'accord.

La procédure des prix préjudiciels, indiquée par le ministre, pourra faire cesser certaines pratiques déloyales.

Enfin, j'ai pris bonne note, monsieur le ministre, des assurances que vous nous avez données sur le *statu quo* qui découlera pour les chantiers français, au moins pendant trois ans après l'entrée en vigueur de l'accord, du compromis que vous avez négocié avec la Commission. Les montants que vous avez indiqués paraissent suffisants pour garantir, au moins pendant cette durée, l'activité des chantiers français à leur niveau actuel.

Il me paraît absolument essentiel, monsieur le ministre, que les mesures de soutien à l'exportation que vous avez annoncées soient rapidement mises en œuvre. Les chantiers français doivent pouvoir affronter la concurrence internationale dans les mêmes conditions que nos partenaires européens et l'on peut s'étonner que tel ne soit pas déjà le cas.

La conjugaison que vous nous avez exposée des mesures financières et de cet effort en faveur de l'exportation apparaît comme une alternative raisonnable et acceptable à l'opposition de la France à l'accord. C'est pourquoi, mes chers collègues, je considère, au nom du groupe de l'UDF, que la proposition de résolution que l'on nous demande de voter n'est plus du tout adaptée à la situation.

Sans aucun doute, sa préparation aura donné lieu à un débat nécessaire montrant tout l'intérêt que porte la représentation nationale à la survie de notre industrie navale. Sans aucun doute le Gouvernement a tenu compte de notre volonté, de votre volonté comme de celle des représentants des chantiers français. Sans aucun doute le Gouvernement a su obtenir des mesures complémentaires adaptées auprès de la commission. Cela, monsieur le ministre, vous venez de l'indiquer et de le démontrer.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, je crois qu'il nous appartient aujourd'hui de soutenir notre gouvernement et son action. Tel n'est pas le sens de la pro-

position de résolution qui nous est soumise et que le groupe de l'UDF n'accepte pas de soutenir dans sa présentation actuelle.

Je réponds à votre souhait d'unanimité par la négative, monsieur le rapporteur, mais je crois que les informations, les éléments dont nous disposons désormais m'obligent à prendre cette position au nom du groupe de l'UDF. Je ne voudrais pas que, dans cette affaire, nous donnions de la France à nos partenaires européens une image d'isolement et de fermeture. Ce ne serait pas le meilleur moyen d'aider notre gouvernement. Or tel serait malheureusement le cas si cette proposition de résolution devait être votée.

Mme le président. La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes plusieurs, dans cette assemblée, à avoir reçu les assurances les plus fermes et les plus autorisées du Gouvernement ou'il refuserait ce qui est appelé par antiphrase « l'accord sur les conditions normales - je dis bien normales - de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes ». Pour ma part, j'ai reçu, à ce sujet au mois d'octobre, trois réponses du Premier ministre et de votre ministère, monsieur le ministre, la dernière en date précisant : « Le Gouvernement est déterminé à utiliser tous les moyens à sa disposition pour empêcher la conclusion d'un accord ne prenant pas en compte les intérêts de la France, même si certains de nos partenaires de l'Union européenne s'en satisfont. »

Or nous venons de vous entendre, monsieur le ministre, plaider l'insoutenable, essayer de faire passer comme étant, sinon bon, en tout cas le moins mauvais possible pour la France un accord qui porte en lui la fin de la construction navale dans notre pays. Vous ne l'avez d'ailleurs fait qu'en conclusion de vos propos, sans grand espoir de convaincre.

Le prétexte avancé est la possibilité ainsi offerte de différer de quelques années la suppression totale des aides directes à la construction et à la réparation navales et à quelques faux semblants, ce qui ne change rien au fond. Pis, vous annoncez que vous renoncerez à utiliser à l'arme ultime dont le Gouvernement dispose : le compromis de Luxembourg. Je le dis solennellement : où est l'esprit de résistance et de défense de la souveraineté nationale de nos grands anciens ?

Cet accord ne vise nullement à encadrer une politique d'échanges internationaux en normalisant le cours et les mœurs, bien au contraire. Ainsi, nous n'avons aucune garantie que sera stoppée la croissance des capacités de production localisées en Extrême-Orient, qui couvrent déjà plus de 50 p. 100 du marché mondial.

Le dumping par les taux de change pourra continuer et les Etats-Unis, qui ont été à l'initiative de cette négociation internationale, conserveront leurs mesures protectionnistes de fait. En effet, il faut appeler un chat un chat et l'impérialisme par son nom : en acceptant cet accord, nous soumettrions notre pays à l'injonction des Etats-Unis.

* Les productions intégrées à des groupes industriels continueront de bénéficier de régimes particuliers. Les aides décentralisées et les aides indirectes ne seront pratiquement pas touchées. Comme l'écrit notre rapporteur : « La solution retenue par les négociateurs est d'une complète duplicité : on ne supprime pas l'ensemble des aides, mais on élimine seulement les plus voyantes. »

La disposition la plus cynique de cet accord est certainement celle qui prévoit d'interdire les aides à la construction navale pour l'étranger et de les admettre

pour la flotte marchande du pays. Or chacun sait que nos derniers chantiers construisent principalement - à 94 p. 100, nous a-t-on dit - pour l'étranger, car ils ont bien du mal à trouver des commandes auprès des armateurs français que la politique navale voue à la disparition, les derniers d'entre eux ne se privant d'ailleurs pas, de faire construire à l'étranger.

Compte tenu de ce dernier élément, je suis obligé de constater que nous sommes en présence d'un véritable acharnement de la part du Gouvernement à détruire tout ce qui touche au secteur maritime.

M. Etienne Garnier. Tout à fait !

Mme Elisabeth Hubert. Eh oui !

M. Daniel Colliard. Notre flotte marchande n'est plus qu'au vingt-septième rang mondial.

M. Etienne Garnier. Hélas !

M. Daniel Colliard. Notre armement national, la CGM, se retire des voies maritimes majeures et connaît son énième plan de restructuration.

Notre flotille de pêche a été amputée et l'on annonce un nouveau plan de destruction, alors que la production est complètement asservie aux diktats du négoce international et que le Gouvernement ne fait pas respecter la préférence communautaire. Et aujourd'hui on nous présente cet accord de concurrence dite « normale » alors que les effectifs de la construction navale dans notre pays sont passés, en moins de vingt ans, de 32 500 à 5 800 emplois, alors que ne subsistent que deux chantiers de grande construction et quatre de petite.

Dans ces conditions, comment peut-on, comme vous l'avez fait, monsieur le ministre, rendre hommage aux sacrifices consentis par les salariés, alors que nous avons connu un véritable massacre, jalonné, pendant toutes ces années, de luttes pour la survie ?

M. Etienne Garnier. Tout à fait !

M. Daniel Colliard. Telle est la politique que le Gouvernement conduit en matière maritime. Pourtant notre pays est idéalement placé pour les échanges ; il dispose de plusieurs milliers de kilomètres de côtes ouvrant sur quatre mers et d'une gamme de ports adaptés ; il est le quatrième exportateur mondial et il jouit d'un savoir-faire incontesté.

Des protestations se sont élevées en Basse-Loire. Pour sa part, le conseil municipal du Havre unanime a, sur ma proposition, demandé au Gouvernement de ne pas souscrire à cet accord. Il ne faudrait pas pour autant que nos collègues pensent que cette bataille ne concerne que les régions françaises les plus exposées : il s'agit d'une grande question qui touche à la souveraineté nationale. La France perdrait un peu plus, beaucoup plus d'elle-même, si l'on devait laisser jouer ce jeu sauvage des capitaux, dont le principe est inscrit, ne l'oublions pas, dans le traité de Maastricht.

A contrario, le groupe communiste propose, à partir du rejet de cet accord international : premièrement, la mise en œuvre d'une politique cohérente et persévérante de soutien à l'activité maritime française, incluant le développement de nos capacités de production navale alors que celle-ci ne représente plus que 1,5 p. 100 du marché mondial ; deuxièmement, la conclusion d'accords entre armateurs et chantiers français.

A cet égard, j'ai reçu, ces jours derniers, des délégations syndicales des ateliers et chantiers du Havre et de la SNAT, laquelle arme deux transmanches qui opèrent dans le détroit, les deux navires en service ayant treize et quatorze ans. Le trafic, malgré la concurrence nouvelle du

tunnel, est en croissance et l'on peut penser que, dans le cadre des échanges globalement en progrès à travers la Manche, le phénomène de concentration jouera également en faveur des traversées nautiques dans le détroit.

Je plaide donc pour que la SNAT, société filiale à 100 p. 100 de la SNCF, développe un projet de construction au Havre, dans ces chantiers qui ont un besoin urgent de commandes - ils ont déjà réalisé l'un des deux bateaux en service - d'un nouveau car-ferry appelé à assurer la relève d'une flotte vieillissante, supportant de surcroît la concurrence d'un pavillon de complaisance à Boulogne-sur-Mer.

Mesdames, messieurs, compte tenu de ces observations, le groupe communiste votera la proposition de résolution qui nous est soumise. (*Applaudissements, sur les bancs du groupe communiste.*)

Mme le président. La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. Monsieur le ministre, je commencerai d'une manière différente de celle que j'avais prévue. Puisque vous avez tenu à évoquer votre appartenance corse, je rappellerai que la Corse compte beaucoup de gaullistes et je vais me permettre, même si vous n'en avez pas fait partie, dans la mesure où vous avez parlé de faiblesse, d'isolement, d'impossibilité de vous citer une phrase du général de Gaulle. Vous pourriez la retrouver dans *Mémoires de guerre*, Le Salut, page 92.

Le général de Gaulle y écrit : « Mais, de si peu de poids que fût, dans l'immédiat, l'attitude et le poids de la France, il pourrait être plus tard important qu'elle eut pris la bonne décision à ce moment-là car l'avenir dure longtemps et tout peut un jour arriver, même ceci, qu'un acte conforme à l'honneur et à l'honnêteté politique apparaisse en fin de compte comme un vrai placement. »

Manifestement, compte tenu de vos explications, nous n'avons pas compris en quoi consistent les changements radicaux, des changements si essentiels qu'ils vous ont conduit, à contredire vos écrits ainsi que ceux de M. le Premier ministre et de M. Juppé.

D'abord, vous avez indiqué que vous n'étiez pas fataliste. Nous non plus, apparemment, encore moins que vous. Dans une lettre du 5 décembre, adressée à l'un des parlementaires présents mais que je ne citerai pas, vous avez déjà donné les indications que vous avez présentées aujourd'hui comme nouvelles, à savoir, par exemple, la possibilité de compensations en termes d'investissements et de recherche.

En chef d'entreprise d'abord - j'évoquerai la position des professionnels ensuite - je vous rappelle, monsieur le ministre, que la vie d'une entreprise tient au fait qu'elle ait ou non des clients. En l'occurrence, il s'agit non de débloquer de l'argent public, de décider si l'on donnera un milliard de francs de plus ou de moins, mais de savoir s'il y aura des clients.

S'adressant à moi, M. Ballardur a déclaré que cette approche - celle dont vous ne vouliez pas, celle dont nous ne voulons toujours pas, c'est-à-dire celle de l'OCDE et de l'Union européenne - si elle était retenue, « atomiserait le marché mondial de la construction navale, permettrait le maintien, voire la création de systèmes de crédit intérieur au profit des armateurs nationaux, assortie d'une obligation de construction nationale de ces armateurs nationaux dans leurs chantiers nationaux. Il en résulterait un retour en arrière au regard des objectifs initiaux de la négociation, contraire aux intérêts français ».

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Excellent ! Très bonne lettre !

M. Etienne Garnier. C'était une citation au passage, si vous voulez bien considérer qu'elle a quelque intérêt.

Vous nous avez parlé de novations, mais je n'en vois aucune. Ainsi il n'a jamais été question - je l'espère! - pour le Gouvernement français de ne pas négocier des dérogations ou des compensations, sinon cela aurait provoqué une révolution dans ce pays. Nous n'en avons d'ailleurs pas besoin, et cela aurait été pour pas grand-chose.

A propos de l'attitude des États-Unis, vous avez indiqué que le système serait bien encadré et que l'on vérifierait ce que font les uns et les autres. Avez-vous « encadré » les 5 milliards de dollars que le président Clinton, contrairement à tous les engagements qu'il avait pris, a apportés, au cours des quatorze derniers mois, aux chantiers américains ?

M. Jacques Masdou-Arus, rapporteur. Très juste !

M. Bernard Pons. Eh oui !

M. Etienne Garnier. Vous nous avez également annoncé que la Corée allait signer. Certes, cela est exact, mais dans des conditions honteuses pour nous, puisque l'ambassadeur Sohlman, chef de la délégation de l'OCDE, a fait supprimer de l'acte final - que vous ne signerez pas j'espère - le paragraphe précisant que l'on devait obligatoirement faire référence aux augmentations de capacité de production des chantiers. Voilà ce qu'on a retiré du texte afin que la Corée signe, en vainqueur ! L'Union européenne a cédé. Apparemment d'ailleurs, elle cède à tout le monde, sauf au Gouvernement français, lequel cède lui-même à je ne sais qui...

J'ajoute, monsieur le ministre, qu'il conviendrait de respecter certaines traditions de la vie parlementaire. En effet, onze parlementaires de la Loire-Atlantique, sous la houlette et avec la signature du président Guichard, avaient demandé une bien banale audience au Premier ministre. Or ils n'ont obtenu de réponse ni de votre part, ni du ministre des affaires étrangères, ni du Premier ministre lui-même.

Mes chers collègues, je tiens à souligner qu'il ne s'agit pas aujourd'hui de voter contre le Gouvernement. Notre position n'est ni politique ni politicienne. Nous émettrons un vote en faveur d'une véritable politique maritime, en faveur d'un secteur que nous devons impérativement développer.

Les positions du Gouvernement sont à ce point contradictoires et vos propos, que vous prétendez précis, à ce point évasifs - si vous me permettez cette approximation - que vous vous êtes senti obligé de préciser que l'accord était révisable. Or il n'est pas révisable, en tout cas pas tous les ans, puisque l'article 11 de l'accord est très net : toute modification doit être approuvée par chacune des cinq parties, Union européenne, pays scandinaves, Corée, Japon, États-Unis. Rendez-vous compte !

Puisque vous êtes corse et que vous avez parlé de la SNCM avec des accents sentimentaux très sympathiques, je voudrais vous demander si vous savez pourquoi la Finlande n'a pas construit votre car-ferry, monsieur le ministre. Cela tient simplement au fait que le markka finlandais a été dévalué de 40 p. 100 en dix-sept mois, ce qui a conduit M. Juppé, faisant preuve de la fermeté que nous voulons de la part du Gouvernement français, à refuser. Si l'on avait suivi votre raisonnement actuel, il aurait fallu dire oui à la Finlande.

Nous mourrons donc faute de clients et, plus largement, faute de volonté politique.

Mes chers collègues, je vous ai à peu près présenté tous les arguments que je voulais développer. Je vous demande donc, avec une grande solennité, de bien vouloir voter en faveur d'une proposition de résolution raisonnable, courageuse, ferme, comme devrait l'être notre pays dans toutes les circonstances.

J'en termine en indiquant, monsieur le ministre, que vous ne semblez pas tenir en grand respect les dispositions d'une circulaire en date du 19 juillet 1994 adressée par le Premier ministre à tous les ministres et publiée au *Journal officiel* du 21 juillet 1994, pages 10510 et 10511. Il y est répété qu'il faut informer le Parlement du déroulement des procédures d'élaboration des actes communautaires et tenir compte de ses positions. Or en l'occurrence nous n'avons pas été informés. Tout cela s'est fait dans notre dos, jusqu'à vos fameuses novations qui n'en sont nullement, en tout cas pour nous qui connaissons le problème.

Le Premier ministre insiste sur la nécessité d'informer le Parlement et de tenir compte de ses avis. Dans une affaire aussi grave sur le plan national, je vous demande, mes chers collègues, sans aucune agressivité à l'égard du Gouvernement ou de M. le Premier ministre, de voter la proposition de résolution présentée par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne et acceptée par la commission de la production et des échanges. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Juste un mot, monsieur Garnier, sur les relations entre l'Assemblée nationale et le Gouvernement, sans parler du fond que vous venez d'évoquer abondamment et avec beaucoup de conviction.

Lorsque j'ai été invité au pied levé à participer aux travaux de la délégation pour l'Union européenne, je rentrais d'un voyage en Argentine. J'ai fait porter immédiatement au président de la délégation une longue lettre précisant de manière très claire les conditions dans lesquelles le Gouvernement envisageait cette discussion.

M. Etienne Garnier. Elles n'ont pas changé !

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Je n'ai donc jamais refusé une information.

M. Etienne Garnier. Ce n'est pas à cela que je faisais allusion.

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Nous nous sommes entretenus de la question à plusieurs reprises et effectivement, sur le fond, nos analyses divergent, mais je crois vraiment que, au niveau de la concertation et de l'échange, je ne puis pas être pris en faute.

M. Etienne Garnier. Aucun échange, aucun dialogue !

Mme le président. La parole est à M. le président de la délégation.

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Monsieur le ministre, il est tout à fait exact que j'ai pris contact avec vos collaborateurs lorsque vous étiez en Argentine et qu'au pied levé, vous nous avez envoyé une lettre dont j'ai donné lecture aux membres de la délégation en leur demandant la confidentialité provisoire comme vous nous en aviez prié. Ce que vous avez dit ce matin reflète totalement ce que contenait votre lettre et M. Haby ne peut dire, hélas, qu'il a appris des choses nouvelles aujourd'hui !

En dépit du délai étroit qui nous était imparti, alors que la circulaire du mois de juillet aurait pu être inter-prétée plus largement, nous avons fait en sorte de nous réunir pour demander qu'ait lieu aujourd'hui une séance publique avec la commission de la production afin que le ministre soit informé de la position de l'Assemblée avant de siéger à Bruxelles. Le Sénat, qui a une position analogue à la nôtre, a d'ailleurs dû vous demander un délai plus long...

M. Etienne Garnier. Absolument !

M. Robert Pandraud, président de la délégation. ... ce qui peut apparaître relativement légitime.

Vous avez parlé d'aides à la restructuration, ce qui est effectivement un élément positif, mais, dans le dossier que vous nous avez donné et dans les notes qui lui sont jointes, je vois qu'il y a aussi des aides pour l'Espagne...

M. Etienne Garnier. C'est récent !

M. Robert Pandraud, président de la délégation. ... 180 milliards de pesetas, pour le Portugal, 17,7 millions d'escudos, et pour la Belgique, 2 369 millions de francs belges : tout cela figure à l'annexe II. Pour ce qui est des aides apportées au gouvernement français, je n'ai rien trouvé dans l'annexe. Je pense que, cet après-midi ou demain, les ministres négociateurs vont s'efforcer d'obtenir au moins un tel avantage.

En conclusion très provisoire, dans le cadre de l'article 88-2, que Pierre Mazeaud connaît bien, il ne s'est jamais agi de savoir si nous étions pour ou contre le Gouvernement.

M. Etienne Garnier. Absolument !

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Le but, c'est d'aider le Gouvernement, c'est de faire en sorte qu'il ne signe pas n'importe quoi...

M. Etienne Garnier. Voilà !

M. Robert Pandraud, président de la délégation. ... qu'il tienne compte de la majorité de l'Assemblée nationale. Nous ne changerions d'attitude que si le Gouvernement signait un accord allant à l'encontre des souhaits de la majorité des deux assemblées du Parlement. Aujourd'hui, il n'est nullement question de dire si nous sommes pour ou contre le Gouvernement. Nous voulons simplement faciliter la tâche de nos ministres négociateurs cet après-midi et demain à Bruxelles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Je suis désolé de cet échange improvisé, madame le président, mais, pour donner une information complémentaire et très précise au président de la délégation, je souligne qu'il y a une semaine, nous n'avions pas encore l'accord de la Commission sur le projet de compromis. Voilà ce qu'il y a de nouveau par rapport à la lettre.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Marc Ayrault.

M. Jean-Marc Ayrault. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais que tout soit très clair entre nous. Comme j'ai peu de temps, je vous dirai simplement et directement les choses.

Il me paraît inutile de plaider le dossier de la construction navale devant un Gouvernement qui est parfaitement au courant à la fois du désordre qui règne sur le marché mondial de la construction navale mondiale, des aides que tous les pays apportent à leur construction navale et du

fait que notre propre mécanisme d'aide, parfaitement transparent et identifiable, paie, en conséquence, les frais de l'accord OCDE. Enfin, notre système, qui réserve la construction militaire aux arsenaux, n'existe nulle part ailleurs. Tous les orateurs qui m'ont précédé l'ont dit et les rapporteurs ont développé ces sujets, y compris l'absence de politique maritime française.

Je voudrais simplement dire à mon tour que la volte-face du gouvernement français sur ce sujet est sidérante...

Pierre Mazeaud. C'est vrai !

M. Jean-Marc Ayrault. ... et je constate que la fonction ministérielle peut révéler un aspect ignoré d'un homme. (*Rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Je ne suis pas dans le camp politique de M. Lamassoure...

M. Pierre Mazeaud. Il s'est engagé !

M. Etienne Garnier. Et par écrit !

M. Jean-Marc Ayrault. ... mais, sur ce sujet, il avait été jusqu'à la menace d'utiliser le compromis de Luxembourg et je croyais le connaître suffisamment pour penser que, lorsqu'il parlait, il traduisait précisément sa résolution ! Cette réflexion vaut aussi pour M. Juppé, comme vous l'avez observé, monsieur Garnier.

Cela dit, j'ai l'oreille si fine que j'entends penser vos conseillers, monsieur le ministre. Décidément, se disent-ils, les « locaux » sont là ! C'est une vieille tradition dans la technocratie française que de réduire les parlementaires à l'expression de ce que les hauts fonctionnaires qualifient avec dédain « les petits intérêts électoraux ».

M. Etienne Garnier. Tout à fait !

M. Jean-Marc Ayrault. Des réflexions de ce genre ne sont pas insultantes pour le député. Au vrai, elles sont disqualifiantes pour ceux qui le pensent ou le disent. Je ne vois pas comment un député de Loire-Atlantique et, au-delà, de la région Pays de la Loire pourrait se désintéresser de la construction navale.

M. Etienne Garnier. C'est évident !

M. Jean-Marc Ayrault. Comme l'a dit M. Daniel Colliard, il y a entre cette région et nos villes et cette industrie un rapport si étroit, depuis si longtemps, que l'éventuelle disparition de cette activité laisserait une trace ineffaçable à l'échelle humaine, comme sans doute la fermeture du dernier puits dans les pays miniers.

Il faudrait être encore plus jeunes que nous ne le sommes pour oublier cette grande tradition ouvrière, tradition aussi des cadres et des entrepreneurs de notre région. La « navale » a été au centre de tellement d'enjeux, de tellement de luttes, de tellement d'efforts, de tellement d'investissements financiers et intellectuels, affectifs aussi, que si l'on me dit que je défends ma région, cela ne me gêne pas du tout : c'est tout simplement une évidence que j'assume.

J'aimerais que le Gouvernement assume lui-même sa propre signature. Que vaut la signature de l'Etat alors que, en avril 1994, il signe un document appelé « Charte d'objectif Nantes/Saint-Nazaire », document qui reconnaît comme première vocation d'excellence de l'estuaire de la Loire la construction navale, et qu'il décide brusquement, quelques mois plus tard, d'abandonner ce secteur industriel à son sort ?

M. Pierre Mazeaud. Vive l'Europe ! Ah, elle est belle !

M. Jean-Marc Ayrault. Je le répète de façon que ce soit bien entendu : que vaut dans ces conditions la signature de l'Etat ? Et que signifient les interminables débats que depuis des mois le ministre de l'intérieur nous inflige sur

sa loi sur l'aménagement du territoire? Aujourd'hui, je me demande si tout cela n'est pas tout simplement une triste farce.

Cela dit, le problème aujourd'hui, monsieur le ministre, ce n'est qu'il y ait dans cet hémicycle un lundi matin quelques députés « locaux ». (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Nous sommes deux de Seine-Saint-Denis!

M. Jean-Marc Ayrault. Vous avez devant vous, monsieur le ministre, comme le dit d'ailleurs clairement la Constitution, des représentants de la souveraineté nationale.

M. Pierre Mazeaud. Absolument!

M. Jean-Marc Ayrault. Aujourd'hui, c'est la souveraineté nationale qui dit au Gouvernement non seulement qu'il ne doit pas trahir sa parole, mais encore qu'il se trompe du tout au tout et que les compromis passés au nom de la construction européenne et les intérêts de la nation française ne doivent pas être contradictoires mais complémentaires.

L'accord OCDE que la Communauté veut accepter avait été qualifié dès le mois de juillet dernier par le Gouvernement de « déséquilibré » et d'« inacceptable » par la France ».

M. Pierre Mazeaud. C'est vous qui nous avez proposé Maastricht!

M. Jean-Marc Ayrault. Rien n'a changé, monsieur le ministre. Vos déclarations ne changent rien! A revenir sur ce diagnostic, vous portez un coup à la fois aux intérêts français et à l'intérêt que les Français peuvent éprouver à l'Europe. C'est une responsabilité écrasante que vous prendriez. Les responsables de la politique française concrétiseraient en signant cet accord leur résignation cachée à une société qui, sacrifiant tout à une sorte d'idéologie archéolibérale à géométrie variable, aboutit à décourager la population.

Il faudra tout de même bien qu'un jour les diplomates qui passent des papiers par-dessus l'épaule des ministres s'en rendent compte les représentants de la nation et les élus locaux qui, confrontés tous les jours aux problèmes au chômage, à l'exclusion, à la pauvreté, et s'efforcent avec des associations ou simplement des individus qui se dévouent quotidiennement, de mettre en œuvre des mécanismes permettant l'insertion par l'économie ou sauvent des familles de la misère en accroissant leur propre budget d'aide sociale, en « bidouillant » les mécanismes les plus extravagants pour empêcher le désespoir social, se trouvent, par la grâce des calculs froids des conférences diplomatiques, confrontés à une réalité toute crue. Cette réalité, c'est que la politique économique que vous suivez est une politique excluante par sa logique même.

On peut, d'un simple paragraphe, mettre en péril 13 000 emplois dans un département, sans compter tout ce qui tourne autour de ces emplois, les commerces, l'industrie du bâtiment, les services et rendre ainsi d'un seul coup dérisoire tout le reste, tout ce petit travail de ravivage social auquel nous a conviés le Premier ministre en demandant à tous les maires de France d'organiser des forums sur l'emploi!

Bien sûr, il est clair que l'amitié franco-allemande est l'un des acquis fondamentaux de la construction européenne et donc de la paix sur notre continent, mais je voudrais être sûr que vous n'avez pas cédé à la chambre syndicale allemande des constructeurs de navires, Verband Schiffsbau und Meerestechnik, la fameuse VSM...

M. Pierre Mazeaud. Voilà! Le fond du problème, il est là!

M. Etienne Garnier. Tout à fait!

M. Jean-Marc Ayrault. ... qui souhaitait que le gouvernement allemand force le gouvernement français à ne pas lier les subventions à EKO Stahl dans l'ex-Allemagne de l'Est au maintien des subventions de l'industrie navale française.

M. Pierre Mazeaud. Et dans tous les domaines, ça va être la même chose!

M. Jean-Marc Ayrault. En conséquence, j'espère que l'Assemblée nationale va donner au Gouvernement un signe clair dépassant les clivages des groupes politiques - représentés -, un signe qui ne sera pas seulement le signe d'une région en désarroi, mais qui traduira la volonté de la représentation nationale de veiller aux intérêts français. C'est un devoir auquel on ne peut se soustraire sous prétexte de prétendues obligations internationales. Il faut savoir dire « oui » mais il faut savoir aussi dire « non ».

M. Pierre Mazeaud. Voilà!

M. Jean-Marc Ayrault. C'est pourquib le groupe socialiste votera la résolution qui nous est soumise et je souhaite que l'Assemblée nationale unanime la vote aussi. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Mme le président. La parole est à Mme Elisabeth Hubert.

Mme Elisabeth Hubert. Monsieur le ministre, j'interviens bien sûr à un double titre, en tant qu'élue du littoral, bien-sûr, élue d'un département qui, comme vient de le dire Jean-Marc Ayrault - et, une fois n'est pas coutume, nous sommes sur ce point parfaitement d'accord - a beaucoup donné à la France en matière de construction navale, mais également en tant que rapporteur du budget de la mer - à ce titre, j'avais déjà tenu il y a quelques semaines - des propos qui, malheureusement, se révèlent aujourd'hui exacts.

L'article 88-4 de la Constitution nous donne la possibilité de débattre d'un projet de directive établi par la Commission européenne.

M. Pierre Mazeaud. Ce n'est pas une possibilité, c'est une obligation!

Mme Elisabeth Hubert. M. le Premier ministre a rappelé lui-même plusieurs fois son attachement à voir le Parlement débattre de ces projets et a été plus loin en incitant les ministres, le 19 juillet, à prendre en compte les positions exprimées par le Parlement, et, le cas échéant, à en tirer parti.

MM. Pierre Mazeaud et Alain Griotteray. A les appliquer!

Mme Elisabeth Hubert. Nous souhaitons qu'il en soit ainsi aujourd'hui.

A de nombreuses reprises, depuis six mois, par la voix de plusieurs ministres, le Gouvernement a exprimé sa volonté de faire preuve de la plus grande fermeté pour empêcher la signature d'un accord inique pour notre construction navale.

Le 18 juillet, Gérard Longuet, le 13 octobre, Alain Lamassoure évoquaient la possibilité d'utiliser le compromis de Luxembourg. Le Premier ministre lui-même écrivait le 16 juin que des consignes de fermeté avaient été données à nos négociateurs et qu'il n'y avait aucune raison d'accepter un accord à l'OCDE qui mettrait en cause les chantiers navals français.

M. Alain Griotteray. Très bien !

Mme Elisabeth Hubert. Or c'est pourtant de cela qu'il s'agit aujourd'hui.

M. Alain Griotteray et M. Pierre Mazeaud. Absolument !

Mme Elisabeth Hubert. En France, 5 800 personnes sont salariées dans ce secteur, ce qui équivaut à une baisse de 82 p. 100 en moins de vingt ans. Dans les bassins d'emplois de Nantes et de Saint-Nazaire, plus de 10 000 personnes vivent de cette activité.

La construction navale civile et la construction navale militaire étant des activités distinctes et la production étant tournée pour 94 p. 100 vers l'export, notre pays est dans une situation unique. Cette particularité, loin d'être reconnue, est aujourd'hui bafouée. Par contre, sera pérennisé le *Jones Act*, procédure qui permet aux Etats-Unis de lier l'autorisation de commercer sur son territoire à la construction *in situ* des navires. De même, il n'est pas tenu compte du dumping monétaire utilisé par certains pays comme la Corée mais aussi la Finlande, qui, en dévaluant de 40 p. 100 en deux ans sa monnaie, a donné un coup de fouet à son activité de construction navale. Enfin, les chantiers coréens ont étendu leur capacité de sorte qu'ils construisent désormais le quart de la flotte mondiale.

Malgré cela, la France, faute de fermeté il y a quelques mois, est désormais ouverte au compromis. Pour notre part, comme l'ont manifesté chez nous toutes les collectivités territoriales, le conseil régional, le conseil général, les municipalités, les parlementaires, nous devons dire que ce qui peut être appelé un « Blair House » maritime est inacceptable pour la France dans la mesure où les aides directes pratiquées dans notre pays seraient abolies tandis que les aides indirectes utilisées en Allemagne et aux Etats-Unis seraient, elles, confirmées. Cet accord est déséquilibré pour l'Europe, parce que le protectionnisme législatif américain reste intact, et il est inefficace pour assainir le marché mondial, parce qu'il ne touche pas aux pratiques de dumping monétaire.

Bien sûr, vous révoquez la période transitoire de trois ans, mais, comme l'a dit tout à l'heure Etienne Garnier, citant le général de Gaulle, l'avenir dure longtemps. Vous prétendez également que l'accord sera remis en cause éventuellement dans trois ans. Mais la révision implique l'unanimité et on sait que cela sera impossible !

M. Alain Griotteray. Pourquoi attendre trois ans ?

Mme Elisabeth Hubert. Vous avez envisagé la transposition dans notre pays de certaines formes d'aides utilisées dans d'autres pays auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure.

Je vous rappelle que le régime des quirats, à propos duquel M. Josselin va nous proposer un amendement, je l'ai proposé, en tant que rapporteur du budget de la mer, lors de l'examen du projet de loi de finances, notamment pour essayer de faire en sorte qu'une part de la construction qui n'existe quasiment plus en France - je pense au le cabotage -, puisse ainsi reprendre dans notre pays. Cette proposition, qui avait été approuvée par le ministre de la mer, a été refusée par le ministre du budget. Alors j'ai un petit peu peur qu'en la matière il y ait parfois un double langage et que, comme je le soulignais dans mon rapport sur le budget de la mer, le 10 novembre, notre pays n'ait plus la volonté d'avoir une grande politique de la mer.

Aujourd'hui, notre attitude à l'égard de la construction navale est identique à celle que l'on a envers la flotte, ou les ports, et elle conduit inévitablement à faire perdre à

notre pays une tradition qui était essentielle dans son histoire. Mais elle est tout aussi essentielle aujourd'hui tant en termes d'aménagement du territoire - et notre région de l'Ouest est bien placée pour savoir ce qu'il en est - qu'en termes économiques.

C'est pour ces raisons que je voterai la proposition de résolution, et je souhaite que cela soit le cas sur une majorité de bancs de cette assemblée.

M. Pierre Mazeaud. Il faut souhaiter l'unanimité !

Mme Elisabeth Hubert. Je souhaiterais volontiers, bien sûr, que le vote soit unanime mais nous savons déjà que ce ne sera pas le cas compte tenu des propos tenus par certains.

M. Pierre Mazeaud. Ne préjugez rien, madame Hubert !

Mme Elisabeth Hubert. Mais ce qui est de toute façon nécessaire, monsieur le ministre, c'est que vous teniez compte de nos remarques et que vous vous opposiez, au niveau européen, à cette prise de décision, en utilisant - pourquoi pas ? - le compromis de Luxembourg, auquel il a été fait référence à de nombreuses reprises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Madame le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le 20 juillet 1990, le Conseil des ministres européen a donné mandat à la Commission des Communautés afin qu'elle négocie au nom des Douze, dans le cadre de l'OCDE, un accord ayant l'objectif suivant : rétablir des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navale marchande. Quatre années plus tard, c'est à un « Blair House maritime » qu'elle a abouti.

L'accord signé par la commission *ad referendum* - c'est-à-dire qu'il doit être avalisé par le Conseil des ministres, et ce le 20 décembre 1994, donc demain - est un véritable camoufler.

Il est surtout contraire aux intérêts de la France, car il signe l'arrêt de mort de nos chantiers navals.

L'accord signé avale la suppression des aides directes à la construction, par principe transparentes et contrôlables. Il autorise le maintien des aides indirectes, par définition opaques, qui ne manqueront pas, pour reprendre l'analyse faite en avril dernier par le Premier ministre - M. Etienne Garnier l'a rappelé tout à l'heure - d'atomiser le marché mondial de la construction.

Cet accord est profondément déséquilibré, car il interdit les seules aides qui permettent à nos chantiers navals de rester dans la concurrence, autorise les crédits domestiques, dont abusent déjà les Japonais et les Sud-Coréens, et permet le maintien des pratiques protectionnistes américaines. Ainsi, loin de rendre plus normales les conditions de concurrence, cet accord les rend plus déloyales encore pour les chantiers navals français.

Si l'on peut, à juste titre, parler de « Blair House maritime », c'est parce que, à nouveau, la Commission et son représentant, l'honorable M. Léon Brittan, ont capitulé devant la volonté américaine, sacrifiant au passage les intérêts d'un pays membre. Alors que les Etats-Unis persistent dans le double langage - officiellement libre-échangiste, mais réellement protectionniste - certains ne voient pas qu'en matière de commerce international tout se ramène à un rapport de forces. Le reste n'est qu'habillement idéologique, qui ne trompe que les naïfs.

Cet accord, initialement destiné à lutter contre les pratiques déloyales, ne règle pas au fond la question essentielle, celle des surcapacités de production. Déjà, dans de

nombreux secteurs de la construction navale, nous sommes confrontés à des surcapacités - 18 p. 100 pour les superpétroliers, 9 p. 100 pour les vraquiers - mais cela n'est rien face à la montée en puissance de la Corée du Sud. En 1993, ce pays a empoché 23 p. 100 des commandes et s'appête, dans les années qui viennent, à doubler sa capacité de production. Il y a là un risque de distorsion de la concurrence, que dis-je, de suppression de toute concurrence, en raison des faibles coûts salariaux, des aides indirectes massives et des structures particulièrement concentrées des chantiers navals sud-coréens.

Cette menace n'a d'ailleurs pas échappé à sir Leon Brittan, qui a fait part de ses inquiétudes à son homologue sud-coréen dans un courrier en date du 17 octobre 1994. M. Brittan écrit : « Si ces plans étaient réalisés avec ou sans soutien gouvernemental explicite, ils déprimeraient sérieusement les prix au point où il y aurait dumping et pratique préjudiciables. (...) Un pareil développement casserait manifestement la réalisation de l'objectif principal de l'accord OCDE qui est : restaurer les conditions de marché justes et équilibrées pour toutes les parties et [porterait] également un grave préjudice aux intérêts européens. »

Devant la fin de non-recevoir qui lui fut opposée, monsieur le ministre, que croyez-vous que fit M. Brittan ? Rien. Il céda. Et l'annexe à l'accord relative aux capacités de production n'a pas été signée, la Commission se contentant d'une déclaration unilatérale, donc dénuée de valeur juridique.

Les conditions de concurrence vont également être durablement perturbées par l'arrivée imminente de la Chine, qui n'est pas signataire de l'accord, par celle de la Pologne, et enfin, bien entendu, par un redoublement de l'attitude des États-Unis. En fait, ces derniers se préoccupent surtout de préserver, pour leurs chantiers navals, le renouvellement quasi intégral de leur flotte civile. En effet, avec la fin de la guerre froide, leurs chantiers navals n'ont plus de commandes militaires, et ils entendent donc réactiver le *Jones Act*, pour leur plus grand profit.

Ainsi, encore une fois, la Commission s'est révélée incapable d'honorer le mandat qui lui avait été confié par le Conseil des ministres. En quoi a-t-elle tenu compte des intérêts français ? Peut-on encore délivrer, monsieur le ministre, de tels mandats quand il n'en est manifestement tenu aucun compte ? Peut-on raisonnablement parler de solidarité européenne quand cet accord satisfait les seuls intérêts des chantiers navals allemands et danois, en raison de l'existence d'armateurs nationaux importants ? Une fois de plus, nous sommes confrontés à l'incapacité de passer d'une politique sectorielle, trop prioritairement axée sur un contrôle de la concurrence, à une politique industrielle plus globale portant sur les industries maritimes communautaires. L'accord signé par la Commission sonne le glas de toute politique industrielle communautaire. Et celle-ci en a pris acte par avance, prolongeant jusqu'à la fin de 1995, c'est-à-dire jusqu'à la veille de l'application de l'accord OCDE, les aides publiques autorisées par la VII^e directive communautaire.

Mais dans cette affaire, mes chers collègues, il y a pis que la négation des intérêts français par des fonctionnaires internationaux. Il y a la négation des intérêts français par le gouvernement français lui-même, si, demain, celui-ci accepte cet accord, qui, portera un coup sévère à notre politique industrielle, je l'ai dit, en particulier à la construction navale.

Oh ! bien sûr, le Gouvernement a trouvé une porte de sortie, mais c'est une dérobade ! Monsieur le ministre, vous nous l'avez brièvement exposé ici le 7 décembre der-

nier et vous nous l'avez redit ce matin : le compromis, non encore acquis, prévoit une période transitoire de trois ans - de 1996 à 1998 -, pendant laquelle des aides publiques indirectes pourront être apportées à nos chantiers navals, afin qu'ils améliorent leur productivité.

C'est un formidable marché de dupes passé au nom de - je cite le ministre - « notre participation responsable au sein de l'Union européenne ». La Belgique, jusqu'à la fin de 1997, le Portugal et l'Espagne, jusqu'à la fin de 1998, recevront des aides à la restructuration. C'est ce qu'expliquait tout à l'heure le président Pandraud. Le montant annoncé des aides pour les chantiers navals français - 2,7 milliards de francs - ne représente que la reconduction des aides que nous versons déjà : aux environs de 1,5 milliard de francs par an dans le budget de l'Etat depuis 1990. Mais surtout, monsieur le ministre, quels seront les effets de cette volonté affichée de recherche de gains de productivité ? Cela sera-t-il suffisant dans un marché mondial atomisé et cartellisé ?

Depuis 1976, les effectifs des chantiers navals sont passés de 32 000 à 5 880 personnes, soit une réduction de 82 p. 100 des emplois et une perte de capacité de production de 80 p. 100. Dans le même temps, cinq sites de grande construction navale ont fermé : Nantes, Dunkerque, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer et La Rochelle. C'est là la conséquence de l'adaptation à une concurrence internationale qui conjugue des pratiques de *dumping* monétaire et social non prises en compte par l'accord OCDE.

Et que propose le Gouvernement ? Au fond, mesdames, messieurs, je m'interroge : le sait-il lui-même ?

Le 24 octobre dernier, en réponse à une question écrite, le ministre de l'industrie considérait cet accord comme « déséquilibré » - et la tirade est longue. Ainsi que l'ont souligné ce matin de nombreux orateurs, nous allons vers une situation catastrophique s'il n'est pas fait application du compromis de Luxembourg.

M. Pierre Mazeaud. Ah, quel plaisir d'entendre des socialistes parler du compromis de Luxembourg !

M. Georges Sarre. Cela vous étonne, monsieur Mazeaud ?

M. Pierre Mazeaud. Je suis très heureux de cet hommage au général de Gaulle !

M. Georges Sarre. En quoi, monsieur le ministre, le soi-disant compromis que vous avez négocié va-t-il durablement assurer l'avenir de nos chantiers navals ?

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Bonne question !

M. Georges Sarre. Dans trois ans, les capacités de production de nos concurrents auront formidablement crû, notamment grâce aux crédits domestiques. Lesquels empêcheront nos chantiers de trouver le moindre client international.

M. Etienne Garnier. C'est vrai !

M. Georges Sarre. Or, dois-je vous rappeler, monsieur le ministre, qu'ils exportent 90 p. 100 de leur production ?

M. Etienne Garnier. 94 p. 100.

M. Georges Sarre. Vous évoquez, monsieur le ministre, un plan de restructuration. Mais celui-ci a déjà eu lieu !

M. Etienne Garnier. Nous sommes le seul pays à avoir restructuré ! M. Sarre a raison ! C'est tout de même insensé !

M. Georges Sarre. Dois-je vous donner encore des chiffres, monsieur le ministre ? Je doute que les ouvriers et les cadres des chantiers de Saint-Nazaire ou du Havre

apprécient que vous leur prédisiez l'avenir des sidérurgistes de Lorraine. En condamnant à brève échéance les chantiers navals français, ce ne sont pas seulement 5 880 emplois qui disparaîtront, ce sont des milliers d'emplois liés à cette activité, ce sont des régions entières, autour du Havre, de Saint-Nazaire, que vous promettez à un sombre avenir, ...

M. Etienne Garnier. C'est vrai !

M. Georges Sarre. ... des régions qui viendront s'ajouter à d'autres dont les industries ont été et sont touchées de plein fouet par une compétition internationale déloyale et non maîtrisée ! Vous créez les conditions d'apparition de nouveaux déserts, de nouvelles poches de pauvreté.

M. Etienne Garnier. C'est la vérité !

M. Georges Sarre. Enfin, monsieur le ministre, vous vous justifiez en affirmant que l'accord pourra être renégocié. A cela, rien de plus normal pour un traité international. Mais, vous le savez bien, rien n'est plus aléatoire que ce qui nous est proposé ! Au terme de ces trois années, quel dossier laisserez-vous à votre successeur ? Pourquoi ne pas reprendre dès à présent les négociations ? Quelle urgence y a-t-il à vouloir ratifier...

M. Etienne Garnier. Oui ! Quelle urgence ?

M. Georges Sarre. ... un accord qui ne prendra effet qu'au 1^{er} janvier 1996 ?

Mme Elisabeth Hubert. Aucune urgence !

M. Pierre Mazeaud. Il faut s'y opposer !

M. Georges Sarre. Pourquoi, du moins, ne pas attendre que cet accord soit signé par la Corée du Sud, le Japon et les Etats-Unis ? Que signifie cet empressement, sinon l'abandon des chantiers navals français, ...

M. Etienne Garnier. Avant Noël !

M. Georges Sarre. ... auquel, monsieur le ministre, vous êtes résolu ? Dossier que vous ne souhaitez pas avoir à gérer pendant la présidence française de l'Union, qui s'ouvre le 1^{er} janvier prochain !

En conclusion, mes chers collègues, je vous invite fermement à voter la présente proposition de résolution pour demander tout aussi fermement au Gouvernement de ne pas signer demain cet accord. (*« Très bien ! » et applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mes chers collègues, bien qu'élu de Paris, je me suis exprimé en ayant la conviction de défendre l'intérêt national.

Mme Elisabeth Hubert. Tout à fait !

M. Pierre Mazeaud et M. Etienne Garnier. Très bien !

M. Georges Sarre. Originaire du Limousin, il m'arrive souvent de traverser la forêt de Tronçais. Cela me rappelle que, à certains moments de notre histoire, des hommes comme Colbert ont - avec le souci, alors, de développer la flotte royale - fait planter des arbres.

M. Pierre Mazeaud. Oui !

M. Georges Sarre. Cela nous a permis de construire des bateaux et de développer nos chantiers navals. C'étaient des gens qui voyaient loin et savaient anticiper. Ce n'étaient pas des liquidateurs, des syndics de faillite. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe communiste.*)

Mme Muguette Jacquaint. Ni des archaïques !

Mme le président. La discussion générale est close.

La commission considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir la réunion prévue par l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant l'article unique de la proposition de résolution dans le texte de la commission.

Article unique

Mme le président. « Article unique. - L'Assemblée nationale,

« Vu l'article 88-4 de la Constitution ;

« Vu la proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (COM [94] 460 final/n° E 330) ;

« Considérant qu'à l'origine l'objectif de l'accord était d'établir des règles de concurrence loyale dans le secteur de la construction et de la réparation navales ;

« Considérant que le texte soumis à la signature du Conseil supprime les aides directes à la construction navale mais autorise expressément les systèmes de crédits intérieurs bonifiés accordés aux armateurs ;

« Considérant que la France présente la double particularité de ne pas confier la construction de ses navires militaires à ses chantiers navals (mais de la réserver à ses arsenaux), et de ne pas disposer d'un armement civil puissant ;

« Considérant que les effectifs et la capacité de production des chantiers navals français ont été réduits de plus de 80 p. 100 en moins de vingt ans et que la signature de cet accord signifierait la fermeture définitive des derniers sites en activité ;

« Considérant que l'accord ne règle ni les problèmes de surcapacité mondiale de production ni ceux résultant de pratiques nuisant gravement à une concurrence loyale comme le dumping monétaire ou les subventions croisées dans les groupes intégrés ;

« Considérant que cet accord valide la législation protectionniste américaine issue du Jones Act qui réserve aux constructeurs américains le monopole de la construction des navires de cabotage et que, même assortie de restrictions, cette validation constitue un avantage unilatéral accordé aux Etats-Unis ;

« 1. Regrette, une fois encore, le comportement de la Commission qui n'a pas tenu compte de la situation industrielle spécifique d'un des Etats membres de l'Union européenne et a fait peu de cas des directives de négociation qui lui avaient été données par la France (directives stipulant, en particulier, que les soutiens indirects à la construction navale accordés par le biais des armateurs devaient être compris dans le champ des disciplines mises en place par l'accord) ;

« 2. Constate qu'en l'absence de toute politique industrielle communautaire, cette attitude favorise le processus de désindustrialisation de l'Union européenne et transforme progressivement celle-ci en un simple espace de consommation ;

« 3. Déploie l'attitude des négociateurs européens qui ont accepté un texte dicté, à l'évidence, par les Etats-Unis ;

« 4. Contesté, à nouveau, le dogmatisme et la naïveté communautaires en matière de libre concurrence, l'Europe prônant des principes libre-échangistes qu'elle est la seule à appliquer ;

« 5. Juge inefficaces, voire inéquitables, les dispositions d'un accord qui, bien que visant à normaliser les règles de concurrence dans le secteur de la construction navale, valide les systèmes d'aides les plus opaques et les dispositifs les plus protectionnistes ;

« 6. Souligne que toute nouvelle aide que la France serait autorisée à accorder, pendant une période transitoire, ne réglerait pas la question fondamentale du caractère déloyal de la concurrence mondiale et du caractère inadapté des aides indirectes à la situation française et qu'elle ne constituerait donc qu'un simple sursis pour notre industrie ;

« 7. Demande en conséquence au Gouvernement français de s'opposer à la signature de l'accord lors du prochain Conseil, en invoquant, si nécessaire, le compromis de Luxembourg ainsi que l'avait expressément envisagé M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes, le 11 octobre dernier devant la délégation pour l'Union européenne. »

M. Josselin a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Après le huitième alinéa de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Considérant qu'un échec des négociations ne serait pas forcément défavorable pour la France, puisque les contentieux qui s'ensuivraient pourraient aboutir à la suppression totale des aides, alors même que les aides françaises sont inférieures à celles accordées par beaucoup de nos concurrents, dont l'Allemagne ; »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Cet amendement, qui prendrait place parmi les considérants, consiste à argumenter sur les conséquences qu'un échec des négociations pourrait entraîner.

Sachant que l'article 113 du Traité, et non pas de Maastricht, monsieur Mazeaud,...

M. Pierre Mazeaud. Mais je mets tout ça ensemble ! Je globalise, monsieur Josselin ! Vous nous avez amenés à la ruine !

Mme Muguette Jacquaint. Ça y ressemble !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. ... renvoie à une simple majorité qualifiée la décision, il est exact que la France peut se trouver dans une situation d'échec autour du tapis vert.

Pour autant, nous estimons que l'échec des négociations ne serait pas forcément défavorable pour la France, car le contentieux qui s'ensuivrait pourrait aboutir à la suppression totale des aides. Or la construction navale française n'est pas forcément la plus aidée, comparée, notamment, à celle de l'Allemagne.

Cela étant, je sais que le rapporteur de la commission de la production et des échanges ne juge pas opportun cet amendement, et, pour ma part, je suis prêt à le retirer.

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Très bien !

Mme le président. Monsieur le rapporteur suppléant de la commission de la production, souhaitez-vous intervenir ?

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Je n'ai pas de commentaire à faire.

Mme le président. L'amendement n° 1 est retiré.

M. Josselin a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Après le neuvième alinéa de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Considérant le refus opposé par la République de Corée à la demande présentée par l'Union européenne tendant à ce que ce pays modère le développement de ses capacités ; »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il nous avait paru que le moindre était que nous ne nous engageons pas si la Corée, en particulier, n'acceptait pas de modérer ses capacités. Mais cet amendement a perdu de son actualité...

Mme Elisabeth Hubert. Tout à fait !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. ... puisque nous savons que la Corée refuse.

M. Pierre Mazeaud. Oui !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Dans ces conditions, je retire purement et simplement l'amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur suppléant de la commission de la production.

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Je prends note de ce retrait, mais je signale que la commission de la production et des échanges avait accepté cet amendement.

Mme le président. L'amendement n° 2 est retiré.

M. Josselin a présenté un amendement, n° 3, libellé comme suit :

« Rédiger ainsi le dixième alinéa (1.) de l'article unique :

« 1. Regrette que le texte accepté par la Commission européenne n'ait pas pris en compte la situation industrielle spécifique de la France. »

Je fais observer à l'Assemblée que, si cet amendement est adopté, il fera tomber l'amendement n° 9 de M. Masdeu-Arus. Par conséquent, il me semblerait normal que M. Masdeu-Arus puisse s'exprimer dès maintenant sur son amendement n° 9.

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Cet amendement se proposait d'apporter quelques corrections à ce qui est le 1^{er} du dispositif.

D'abord, on ne peut pas dire que la Commission aurait violé un mandat de négociation confié par la France. C'est le Conseil qui est en mesure de confier un tel mandat. La France ne peut donner seule des directives de négociation à la Commission.

Quant à l'accusation portée à l'encontre de la Commission d'avoir violé le mandat de négociation qui lui était confié, encore eût-il fallu que ce mandat soit précis ; or tel n'était pas le cas. Cela renvoie à la difficulté à laquelle nous sommes souvent confrontés, celle de concilier les points de vue des douze Etats membres. Compte tenu de cette difficulté, il est compliqué d'afficher un objectif clair aux mandats donnés à la Commission.

Cela étant, puisque M. Masdeu-Arus a déposé un amendement tendant à substituer, à la fin du dixième alinéa de l'article unique, le mot « Conseil » au mot « France », je suis prêt à retirer mon amendement.

M. Pierre Mazeaud. Très bien !

M. Etienne Garnier. Merci !

Mme le président. Puisque l'adoption de l'amendement n° 3 ferait tomber l'amendement n° 9, je vais donner la parole à M. Masdeu-Arus qui a présenté l'amendement n° 9 ainsi libellé :

« Après les mots : "été données", rédiger ainsi la fin du dixième alinéa (1) de l'article unique : "par le Conseil". »

La parole est donc à M. Jacques Masdeu-Arus, pour présenter son amendement et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 3.

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission a repoussé l'amendement n° 3.

Par mon amendement n° 9, je veux préciser que le mandat de négociation a bien été donné par le Conseil et non par un Etat membre. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

Mme le président. Puis-je considérer, monsieur Josselin, que l'amendement n° 3 est retiré au bénéfice de l'amendement n° 9 ?

M. Charles Josselin, rapporteur. Oui, je le confirme, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 3 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 9 ?

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Compte tenu de la position globale exprimée par le Gouvernement, il est plus raisonnable qu'il s'en remette à la sagesse de l'Assemblée pour l'ensemble des amendements.

M. Pierre Mazeaud. Non, et il verra bien à l'amendement n° 7 !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. M. Josselin a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Après le dixième alinéa (1) de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Souligne qu'il n'est pas procédé à un encadrement suffisant des aides indirectes qui continuent d'être autorisées. »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il est faux d'affirmer, comme le laisse entendre la proposition adoptée par la commission de la production et des échanges, que les soutiens indirects à la construction navale ne seraient pas compris dans le champ des disciplines mises en place par l'accord.

En effet, les aides indirectes sont régies par l'arrangement sur les crédits à l'exportation de navires, qui est joint à l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, ce qui ne signifie pas pour autant que les disciplines de l'accord soient suffisantes.

D'où mon amendement n° 7.

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

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Là encore, le concept de champ des disciplines est sujet à discussion, et je ne reviendrai pas sur la polémique relative à l'interprétation des dispositions contenues dans le mandat de négociation.

Sur le fond, je suis favorable à un amendement qui vise en particulier à rendre plus rigoureuses et plus sévères les conditions dans lesquelles certains Etats peuvent accorder des crédits intérieurs à leurs armateurs.

M. Pierre Mazeaud et M. Etienne Garnier. Tout à fait !

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission est favorable à l'amendement n° 4.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, sur lequel, je le rappelle, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. M. Josselin a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Après le treizième alinéa (4) de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Souligne qu'il s'agit là d'un problème essentiellement lié aux divergences de philosophies et d'intérêts entre les Etats membres ; la réforme institutionnelle de l'Union européenne offre l'occasion d'insérer dans le traité un dispositif efficace en matière de défense commerciale, à condition de mettre au clair au préalable les oppositions entre les pays composant l'Union ; »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Je ne suis pas assuré, connaissant bien mes collègues, que cet amendement n° 5 puisse réunir une majorité.

J'entends poser un problème de fond : la réforme institutionnelle de l'Union européenne doit être l'occasion d'insérer dans le traité un dispositif efficace en matière de défense commerciale. Cela sous-entend que, au préalable, on mette au clair les oppositions entre les Etats composant l'Union. Je crois d'ailleurs que nous pouvons tous partager un tel objectif...

M. Pierre Mazeaud. C'est un vœu !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. ... même si nous pouvons avoir quelques divergences quant aux voies et moyens, permettant de l'atteindre.

M. Pierre Mazeaud. Révons !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Je tenais à évoquer cette question essentielle.

M. Etienne Garnier. C'est vrai !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il est clair que tant que nous n'arriverons pas à nous mettre d'accord sur la nécessité d'instaurer un dispositif efficace en matière de défense commerciale, nous éprouverons, tant dans le domaine de la construction navale que dans tous les autres, quelques difficultés à préserver les secteurs industriels dont nous avons besoin.

M. Etienne Garnier. Vous avez raison.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Cela étant, cet amendement peut apparaître comme un « cavalier » dans la proposition de résolution. Aussi suis-je prêt à m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission a repoussé l'amendement n° 5, estimant qu'il ne renforçait pas particulièrement le texte de la proposition.

M. Etienne Garnier. C'est vrai !

Mme le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. A l'inverse de la commission de la production et des échanges, je voterai cet amendement à condition que M. Josselin accepte le sous-amendement que je vais proposer et qui consiste à substituer aux mots : « offre l'occasion », les mots : « doit nécessairement

offrir l'occasion ». Faute de quoi, l'insertion dans le traité d'un dispositif efficace en matière de défense commerciale à l'occasion de la réforme institutionnelle de l'Union européenne restera un vœu pieux.

Mme Muguette Jacquaint. Tout à fait !

M. Pierre Mazeaud. Contrairement à ce que vient de dire le rapporteur de la commission de la production et des échanges, il est important de prendre date pour 1996. Rappelons à ceux qui vont négocier en 1996 quelles sont leurs obligations : elles ont été déterminées par la souveraineté nationale.

M. Bernard Pons et M. Etienne Garnier. Très bien !

Mme le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. J'apporte mon soutien au sous-amendement déposé par notre collègue Pierre Mazeaud. Nous devons nous fixer dès maintenant cet objectif et en faire une obligation, afin qu'il soit respecté par ceux qui vont négocier.

M. Etienne Garnier. Très bien !

Mme le président. Monsieur Josselin, que pensez-vous du sous-amendement de M. Mazeaud ?

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Je l'accepte sans réserve...

M. Pierre Mazeaud. Merci !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. ... surtout s'il permet le vote de mon amendement.

M. Pierre Mazeaud. Tout à fait !

Mme le président. Monsieur Mazeaud, ne serait-il pas préférable d'écrire « doit nécessairement permettre d'insérer » ?

M. Pierre Mazeaud. Pas du tout ! L'expression : « doit nécessairement offrir » est satisfaisante.

M. Georges Sarre. « Obligatoirement » serait mieux !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. « Nécessairement » est bien !

M. Pierre Mazeaud. Oui, nécessité oblige ! *(Sourires.)*

Mme le président. Je suis donc saisie d'un sous-amendement, présenté verbalement par M. Mazeaud et qui prendra le numéro 10. Ce sous-amendement tend, dans l'amendement n° 5, à substituer au mot : « offre », les mots : « doit nécessairement offrir ».

Je mets aux voix le sous-amendement.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5, modifié par le sous-amendement qui vient d'être adopté.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Mme le président. M. Josselin a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Après le quinzième alinéa (6) de l'article unique, insérer l'alinéa suivant :

« Estime qu'il conviendrait au minimum de s'assurer au préalable de la ratification américaine et de celle de la Corée du Sud et du Japon ; »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il me semble que nous ne pouvons pas nous obliger plus que ceux qui risquent, dans le domaine de la construction navale, de manquer aux règles de la concurrence. Tel est l'objet de l'amendement n° 6.

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

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission a repoussé l'amendement n° 6. La tactique que la France a adoptée - une tactique que je qualifierai d'attentiste - pour la ratification de l'accord de Marrakech, il ne me paraît pas s'imposer pour ce qui est de l'accord relatif aux aides et à la construction navale.

En effet, ce n'est pas la décision de ratifier ou de ne pas ratifier l'accord qui modifiera la position des Etats-Unis, du Japon ou de la Corée ou qui changera quoi que ce soit à l'appréciation que nous portons sur cet accord : il est, je le répète, déséquilibré et inacceptable, et ce quelle que soit la position des autres Etats signataires.

Mme Muguette Jacquaint. Très juste !

Mme le président. La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Je répète que si mon amendement risque, comme le pense la commission, d'affaiblir la portée de la résolution, je suis prêt à le retirer.

Mme le président. Avant d'en prendre acte, je vais donner la parole à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Une telle inquiétude est justifiée si l'amendement aboutit à affaiblir la position de notre pays.

Toutefois, je vais proposer un sous-amendement qui, au contraire, permettra de renforcer cette dernière. Il tend à substituer les mots : « qu'il convient » aux mots : « qu'il conviendrait au minimum ». Autrement dit, il impose une condition préalable au Gouvernement pour la négociation.

Reconnaissez, monsieur Josselin, que l'expression « au minimum » traduit une certaine forme d'angélisme !

M. Etienne Garnier. Très bien !

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

M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur. Je tiens à préciser qu'il n'est pas possible de comparer cet accord éventuel sur les chantiers navals et celui du GATT, puisque le second peut entrer en application dès le 1^{er} janvier prochain même si les partenaires concernés ne l'ont pas tous ratifié, alors que le premier ne pourra entrer en vigueur que si toutes les parties l'ont signé, l'Union européenne comme les six autres parties.

Mme le président. La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. La réflexion de M. Rossi est tout à fait juste. Cela dit, elle nous conduit à nous poser de nouveau la question de fond : quelle urgence y a-t-il sachant que les pays en question disposent de douze mois - du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1995 - pour signer l'accord ?

Mme le président. Monsieur Charles Josselin, si vous maintenez votre amendement, quelle est votre position sur le sous-amendement de M. Mazeaud, qui pourra prendre le numéro 11 ?

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il me paraît préférable de retirer mon amendement.

Mme le président. L'amendement n° 6 est retiré.

M. Pierre Mazeaud. Très bien !

Mme le président. Le sous-amendement n'a plus d'objet.

Mme le président. M. Josselin a présenté un amendement, n° 7, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa (7) de l'article unique :

« Regrette le changement de position du Gouvernement français qui, après avoir été jusqu'à menacer d'invoquer le « compromis de Luxembourg », semble maintenant décidé à avaliser cet accord, moyennant quelques avancées mineures et invite, en conséquence, le Gouvernement à renouer avec sa précédente fermeté et à s'opposer à la conclusion communautaire de cet accord. »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Cet amendement a pour ambition de mettre en évidence les contradictions apparues dans la position du Gouvernement français.

Il reste à apprécier si mon amendement est plus ou moins directif que le dernier alinéa adopté par la commission de la production et des échanges. J'ai cru comprendre que l'Assemblée voulait une position ferme : s'il apparaît que la rédaction de M. Borotra est au moins aussi ferme que celle que je propose je suis prêt à retirer mon amendement.

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

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission a refusé l'amendement.

On peut effectivement, et je suis le premier à le faire, regretter le revirement du Gouvernement français. Cela dit, la rédaction du dernier alinéa, telle qu'elle est issue de travaux de la commission de la production et des échanges, me paraît sensiblement meilleure que celle de l'amendement. L'éventualité d'invoquer, en cas de besoin, le compromis de Luxembourg y est plus clairement affirmée.

Mme le président. La parole est à M. le président de la délégation.

M. Robert Pandraud, président de la délégation. Je saurais gré à M. Josselin de bien vouloir retirer son amendement. Nous sommes dans une phase de négociation. En l'état actuel des choses, nous n'avons pas à juger politiquement le gouvernement français, mais nous devons l'inciter à agir avec la plus grande fermeté. Cependant, s'il m'est encore possible d'amender le point 7 de l'article unique, je souhaiterais que l'on ajoute, après les mots : « demande en conséquence au Gouvernement français de s'opposer », les mots : « avec fermeté ». Je reprends des termes employés par M. Josselin.

Mme le président. C'est un nouvel amendement à l'article unique, monsieur le président Pandraud ?

M. Robert Pandraud, président de la délégation. En effet, madame le président, un amendement qui tend, dans le dernier alinéa, 7, de l'article unique, à insérer, après les mots : « de s'opposer », les mots : « avec fermeté ».

Mme le président. La parole est à M. Pierre Mazeaud.

M. Pierre Mazeaud. Je suis contre l'amendement de notre collègue Josselin.

M. Alain Griotteray et M. Bernard Pons. Mais puisqu'il l'a retiré !

M. Pierre Mazeaud. Non, il était prêt à le retirer, il ne l'a pas encore fait.

M. Bernard Pons. C'est tout comme !

M. Pierre Mazeaud. Ah, si c'est pour m'interdire de parler, je trouverai dans le règlement une autre astuce pour intervenir, monsieur le président Pons ! *(Sourires.)*

M. Josselin a dit que s'il apparaissait que son amendement était en retrait par rapport à la proposition de résolution, il le retirerait.

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Exactement !

M. Pierre Mazeaud. Je suis donc fondé à m'inscrire contre l'amendement.

En vérité, monsieur Josselin, votre amendement est contraire à l'esprit même de cette proposition de résolution. En effet, nous ne regrettons pas le changement de position du Gouvernement français, nous le dénonçons !

Mme Muguette Jacquaint. Nous le condamnons même !

M. Pierre Mazeaud. L'accord qu'a donné M. Lamassoure, c'est celui du gouvernement français, puisque les membres du Gouvernement sont solidaires.

Quant au compromis de Luxembourg, monsieur Rossi, le Gouvernement est tenu de l'invoquer car les chantiers navals constituent à l'évidence l'un des intérêts vitaux de notre pays.

Mme Elisabeth Hubert. Tout à fait !

M. Pierre Mazeaud. Je ne veux pas d'un gouvernement qui hésite sur la notion d'intérêt vital. Au reste, il y a une jurisprudence, grâce au général de Gaulle d'ailleurs, sur le compromis de Luxembourg.

On laisse entendre qu'on pourrait revoir les choses, qu'on pourrait renégocier. Non !

Quant à l'article 88-4, dont j'ai un peu la paternité, il fait obligation au Gouvernement de soumettre au Parlement les propositions d'actes communautaires, et c'est le cas aujourd'hui. Mais il est bien évident, comme l'a très bien rappelé tout à l'heure M. le président Pandraud, que cet article n'a pas été introduit dans la Constitution pour gêner quelque gouvernement que ce soit ; il a été introduit pour lui rendre service.

J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que vous preniez tout à l'heure le train pour Bruxelles afin d'y rejoindre M. Juppé et M. Lamassoure. Eh bien, grâce à cet article, vous pourrez faire savoir à nos partenaires ce que veut le Parlement français. Cet article 88-4 est utile au Gouvernement.

Relisez, monsieur le ministre, ce qui a été dit à ce propos lors d'une fameuse nuit où l'hémicycle était plus garni qu'il ne l'est aujourd'hui, et vous verrez qu'il a été conçu pour aider le Gouvernement. Alors, quand nous vous proposons une aide, ne la rejetez pas !

Dans cette affaire, un autre élément n'a jamais été évoqué, et pourtant il me paraît essentiel : c'est le contenu des articles 55 et 88-2 de la Constitution qui font état d'une réciprocité. Allons-nous aller d'abandon en abandon sans aucune réciprocité ?

M. Etienne Garnier. C'est le cas !

M. Pierre Mazeaud. Si la réciprocité est nécessaire dans le bonheur, elle l'est aussi dans le malheur.

M. Etienne Garnier. Absolument !

M. Pierre Mazeaud. Qui souffre de la situation ? Les chantiers navals français.

M. Etienne Garnier. Eh oui !

M. Pierre Mazeaud. Les autres en tirent au contraire un avantage, voire un bénéfice.

Mme Muguette Jacquaint. Tout à fait !

M. Pierre Mazeaud. Je voudrais donc qu'on comprenne que l'article 55 joue dans les deux sens. Après tout, nous ne devons pas être les seuls à avoir des difficultés et à

compter 3,5 millions de chômeurs - 5 millions peut-être demain - alors que ni l'Allemagne ni l'Angleterre ne connaissent une telle crise.

Mme Muguette Jacquaint. Tout à fait !

M. Pierre Mazeaud. Tel est le fond du débat sur l'Europe. Et si on continue ainsi, avec cette Europe qu'on nous a proposée au travers de Maastricht ou je ne sais quoi, ce ne sont pas 5 millions, mais peut-être 10 millions de chômeurs que nous aurons, monsieur Josselin. Et la fracture sociale que vous dénoncez tous, avec raison, sera bien là ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement de la République.*)

Mme Muguette Jacquaint. Tout à fait !

M. Etienne Garnier. Et tout ça pour des raisons politiques !

Mme le président. Avant de demander à M. Josselin s'il retire ou non l'amendement n° 7, je vais demander à la commission si celle-ci accepte l'amendement de M. Pandraud.

M. Robert Pandraud, président de la délégation pour l'Union européenne. Il est retiré, madame le président !

Mme le président. Monsieur Josselin, vous retirez l'amendement n° 7 ?

M. Charles Josselin, rapporteur au nom de la délégation. Je suis heureux de ne pas l'avoir retiré trop vite, madame le président, car cela a permis à M. Mazeaud de s'exprimer, avec la passion que nous lui connaissons.

M. Pierre Mazeaud. Merci !

M. Charles Josselin, rapporteur au nom de la délégation. Je regrette le changement de position du Gouvernement et je l'invite par conséquent à renouer avec sa précédente fermeté ; mon amendement ne me paraissait pas contradictoire avec l'esprit dans lequel nous avons présenté cette proposition de résolution.

Cela dit, même si l'amendement proposé par M. Pandraud pour « raffermir » le dernier alinéa de l'article unique peut paraître un peu redondant, on ne montrera jamais trop de fermeté. Si cet amendement est maintenu, je retire le mien.

M. Etienne Garnier. Merci !

Mme le président. La commission de la production et des échanges accepte-t-elle l'amendement de M. Pandraud ?

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. Je suis favorable à l'ajout des mots : « avec fermeté », après les mots : « de s'opposer », dans le dernier alinéa de l'article unique.

M. Pierre Mazeaud. M. Pandraud n'a-t-il pas retiré son amendement ?

Mme le président. Je ne suis pas certaine du sens des propos que vous avez tenus il y a un instant, monsieur Pandraud. Lorsque vous avez dit que l'amendement était retiré, visiez-vous l'amendement n° 7 de M. Josselin ou celui que vous avez vous-même déposé ?

M. Robert Pandraud, président de la délégation. J'avais cru être clair et j'avais précisé que mon amendement portait sur l'alinéa 7 de la rédaction de la commission de la production et non sur l'amendement de M. Josselin.

Dans la mesure où la commission accepte mon amendement, qui porte sur son texte, je le maintiens.

Mme le président. Il n'était donc pas inutile, monsieur Mazeaud, que M. Pandraud précise ses propos.

Je suis saisie par M. Pandraud d'un amendement, qui portera le numéro 12, et qui est ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa (7) de l'article unique, après les mots : « de s'opposer », insérer les mots : « avec fermeté ». »

Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. M. Josselin a présenté un amendement, n° 8 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter l'article unique par l'alinéa suivant : « Invite le Gouvernement français à étudier la possibilité de transposer dans notre pays les aides fiscales accordées par l'Allemagne à l'armement maritime. »

La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Madame le président, le débat que la délégation et la commission de la production et des échanges ont eu sur la construction navale a été l'occasion d'évoquer les difficultés de l'armement maritime et de comparer à cet égard les situations des divers pays, en particulier leurs régimes fiscaux.

Mme Elisabeth Hubert. Tout à fait !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Mme Hubert a rappelé les propositions qu'elle a faites. Celle-ci s'inscrit dans la durée, et j'ai eu moi-même l'occasion, lorsque j'étais place Fontenoy, d'étudier ces questions et de faire moi aussi des propositions. Malheureusement, elles avortent du côté de Bercy en général.

Mme Elisabeth Hubert. Toujours !

M. Charles Josselin, rapporteur de la délégation. Il nous a semblé qu'il n'était pas superflu de profiter de l'occasion, et je ne doute pas que cela vous aidera, monsieur le ministre, lors de vos négociations avec Bercy, en particulier pour faire avancer le dossier des quirats.

Le but de l'amendement n° 8 rectifié est de permettre un examen des aides fiscales à l'armement maritime et, notamment, d'étudier la possibilité de transposer en France le système dont bénéficie l'armement maritime allemand.

M. Etienne Garnier. D'accord !

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

M. Jacques Masdeu-Arus, rapporteur suppléant. La commission avait émis un avis défavorable sur l'amendement n° 8 initial.

A titre personnel, je suis favorable à l'amendement n° 8 rectifié, qui permettra qu'il n'y ait pas d'incidence sur les finances des collectivités locales.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Vote sur l'ensemble

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de résolution, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article unique de la proposition de résolution, ainsi modifié, est adopté.*)

2

ORDRE DU JOUR

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

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, n° 1789, relatif aux conditions de privatisation de la Société nationale d'exploitation industrielle des tabacs et allumette ;

M. Alain Griotteray, rapporteur au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 1816).

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-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

