

JOURNAL OFFICIEL



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

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

(29^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

1^{re} séance du mercredi 23 octobre 1985

SOMMAIRE

PRESIDENCE DE M. JACQUES ROGER-MACHART

1. **Loi de finances pour 1986 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de la loi (p. 3361).

Mer

- M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances.
- M. Jacques Blanc, suppléant M. Léotard, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.
- M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production.
- MM. Jean Lacombe,
Mauger,
Kerguéris,
Dupilet,
Lauriol.

M. Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

Réponses de M. le secrétaire d'Etat aux questions de :
MM. Barthe, Porelli, Touraïé, Mme Chaigneau,
MM. Albert Pen, Menga, Garcin.

Etat B

Titres III et IV. - Adoption (p. 3379)

Etat C

Titres V et VI. - Adoption (p. 3379)

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

2. **Ordre du jour** (p. 3379).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRESIDENCE DE M. JACQUES ROGER-MACHART,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1986

(DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1986 (n^{os} 2951, 2987).

Mer

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

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

M. Alber Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la mer, mes chers collègues, le budget de la mer a inscrit sa rigueur dans celle qui est souhaitée et mise en œuvre par le Gouvernement pour le budget de la nation de 1986.

Le total des dépenses s'élève à 5 414 millions de francs, les dépenses ordinaires étant en diminution de 3 p. 100 et celles en capital régressant de près de 16 p. 100 en termes de crédits de paiement et de 15 p. 100 pour les autorisations de programme.

Plusieurs transferts doivent cependant conduire à nuancer quelque peu cette évolution plus apparente que réelle.

Des efforts ont été entrepris au cours des dernières années par le ministère puis par le secrétariat chargé de la mer qui, aujourd'hui, portent leurs fruits. Ils n'ont pas été inutiles pour maintenir à un niveau satisfaisant les activités maritimes et portuaires et pour faire respecter les droits et la place de la France dans les instances maritimes internationales.

Tout ne va cependant pas pour le mieux dans ce projet de budget de 1986, sans que, pour autant, on puisse parler du pire.

Pour l'armement naval et, par voie de conséquence, la construction navale qui relève maintenant d'un autre département ministériel, la situation est profondément inquiétante, car les résultats obtenus jusqu'à présent sont nettement inférieurs à nos espoirs, en dépit des aides et des interventions de l'Etat. Rien n'est très clair en matière de construction navale et l'horizon reste bouché pour de nombreux chantiers. Il est plus que temps qu'une politique d'avenir soit affirmée. Il faut que chacun sache, compte tenu de nos atouts, de nos capacités et de notre savoir-faire, ce qui, parmi les sites navals devra se maintenir, se développer ou disparaître. La modernisation de nos chantiers en vue d'une plus grande productivité a déjà, dans une très large mesure, été réalisée. Reste maintenant à apprendre à mieux prospecter et à mieux vendre nos produits, à être des battants sur tous les marchés du monde, ce qui, en tout premier lieu, relève de la responsabilité des entreprises, l'Etat aidant autant que faire se peut à la réussite des initiatives et des efforts.

Tout cela, j'en conviens, n'est ni simple ni facile, car l'armement mondial tout entier est en difficulté, sinon en crise profonde. Toutes les flottes dites traditionnelles sont

frappées, y compris celle de la France. La baisse des tonnages est importante et se poursuit plus ou moins rapidement selon les pays. Tous les pavillons européens sont en recul - près de 12 p. 100 de 1984 à 1985. Cependant, certains pays comme Panama, la Chine, les Bahamas, Chypre échappent à cette crise et voient leur flotte grossir spectaculairement - 53 p. 100 de hausse pour les Bahamas, 46 p. 100 pour Chypre - ce qui ne peut, à terme, que rendre plus difficile encore l'existence des flottes européennes, la nôtre en particulier.

Cela, par ailleurs, ne peut que créer des problèmes de pavillons, dont on sait qu'ils menacent déjà le devenir de nos personnels navigants. Je demande donc au Gouvernement d'être vigilant en ce qui concerne les pavillons de complaisance et de ne pas permettre la fuite en avant sous prétexte d'un salut nécessaire.

La flotte française compte aujourd'hui 370 navires avec de 18 000 à 19 000 navigants pour 15 à 16 millions de tonnes de port en lourd. Il est vrai qu'elle est en situation de surcapacité et que ses activités souffrent. On peut cependant noter aujourd'hui une légère tendance à l'amélioration, notamment dans le secteur des lignes régulières et dans celui du vrac sec.

Pourtant, force est de constater que, malgré les besoins qui augmentent, les investissements engagés par l'armement naval français continuent de baisser pour ne plus représenter qu'un carnet de commandes de quatre à cinq unités par an. C'est peu, c'est trop peu.

Le projet de loi lui-même, dont je ne ferai pas une analyse détaillée, s'est fixé deux priorités : la police et la sûreté maritimes et la protection de l'aménagement du littoral, sans oublier pour autant l'importance de l'action en faveur des gens de mer.

Les seuls crédits en faveur des gens de mer représentent, en raison des besoins de l'établissement national des invalides de la marine, près de 70 p. 100 du total des dépenses de ce budget. On peut en conclure qu'il ne reste que peu de chose pour conduire et soutenir des actions économiques et investir dans nos établissements portuaires et maritimes.

Mes remarques à propos de ce projet de budget porteront sur quelques points essentiels.

D'abord, on note un important effort de compression des dépenses de fonctionnement, une compression dont, heureusement, les effets seront atténués par une modernisation des services et l'arrivée de l'informatique.

Il faudra bien que la relance intervienne un jour, mais ce n'est pas uniquement à travers des flux et reflux d'investissements navals que se forge une politique maritime et portuaire efficace. Il faut aussi avoir la volonté politique de mettre les entreprises maritimes en état d'affronter le marché international dans de bonnes conditions et de mieux organiser et appréhender les techniques de la commercialisation et du conditionnement.

En face des potentialités de développement, il faut manifester de part et d'autre plus d'agressivité compétitive. Pour y parvenir - et il est urgent d'y parvenir - les pouvoirs publics ont un rôle à jouer, un concours à apporter. Généralement, ils y consentent, mais les moyens qu'ils accordent sont encore trop parcimonieux, et pas assez évolutifs.

La marine marchande française doit reprendre sa marche en avant. C'est indispensable. Soyons tous conscients qu'elle constitue un atout majeur pour un essor des économies nationales.

Parmi les aspects positifs du budget, permettez-moi de souligner la forte majoration des crédits destinés au complexe d'aide à la navigation, à Ouessant. L'ouvrage doit, en principe, être achevé vers la fin de l'année 1987.

Quant aux crédits destinés à la protection et à l'aménagement du littoral, ils enregistrent une augmentation de plus de 3 p. 100, mais la cadence reste cependant trop lente.

L'achèvement de l'aménagement de ce qu'on appelle le sentier du douanier dans les délais espérés et souhaitables me paraît aujourd'hui sérieusement compromis.

Les crédits consacrés aux ports maritimes dans le budget de la mer sont en diminution d'environ 12 p. 100. Rien de plus, rien de moins pour les dépenses ordinaires. En revanche, les dépenses en capital regressent de 46 p. 100 pour les crédits de paiement et de 20 p. 100 pour les autorisations de programme. C'est, budgétairement parlant, une mesure décourageante et dommageable. La diminution des crédits portuaires ne peut que nuire à la compétitivité de nos ports face à des concurrents redoutables comme savent l'être nos voisins belges et hollandais.

Nous souhaitons donc vivement, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous obteniez du fonds spécial de grands travaux, en 1986, une contribution substantielle au financement des investissements portuaires, c'est-à-dire la part - une grande part - qui leur revient pour être en mesure de répondre avec leurs équipements à toutes les exigences techniques et technologiques des trafics internationaux d'aujourd'hui et de demain.

Les crédits de la flotte de commerce sont en diminution d'à peu près 1 p. 100, mais ils resteront néanmoins suffisants, nous dit-on, pour accompagner et suivre les investissements privés qui ont considérablement diminué. Et rien ne laisse espérer qu'ils progresseront au cours des prochaines années.

Compte tenu des arriérés de 1985 et de ce qu'il convient d'engager déjà, je crains que les crédits de paiement prévus pour 1986, soit 137 millions de francs, ne suffisent pas pour soutenir une cadence d'investissements qui, demain, devrait s'accroître.

Les crédits affectés aux pêches maritimes et aux cultures maritimes n'ont subi qu'une très légère baisse par rapport à ceux de l'an dernier.

Quant aux subventions retenues pour l'organisation des marchés des produits de la mer, elles enregistrent une augmentation notable de plus de 12 p. 100. Cet accroissement est satisfaisant au moment où il devient nécessaire de réagir contre le déficit de notre balance commerciale en produits de la mer, déficit qui est passé de 4,6 milliards de francs en 1982 à près de 5 milliards en 1985.

Si nous parvenons, avec notre production intérieure, à répondre aux besoins de notre consommation en poissons frais, il n'en est pas de même des besoins en produits congelés et transformés qu'il faut importer. Aussi, conviendrait-il d'encourager et de développer en France la congélation et la transformation du poisson.

En ce qui concerne l'établissement national des invalides de la marine, le mouvement, déjà largement amorcé, des transferts sous pavillons de complaisance risque de diminuer ses moyens, ce qui rendrait plus difficiles les actions du régime social spécifique des marins.

J'appellerai, enfin, votre attention sur deux autres points.

D'abord les veuves de marins devraient pouvoir bénéficier, comme toutes les autres veuves, d'une pension de reversion au taux de 52 p. 100.

Ensuite, je veux appeler votre attention sur le fait que l'aide et le soutien à la société nationale de sauvetage en mer, dont je ne ferai à personne l'injure de rappeler l'action, ont été passablement réduits par rapport à 1985. Il faut rapidement corriger le tir et rétablir à son profit, et au taux le meilleur, les subventions de l'Etat. Notre assemblée, par la voix de sa commission des finances, vous demande de répondre favorablement à sa requête, dès 1986.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je me permettrai de reprendre ce que, depuis de très nombreuses années, d'abord au Sénat, puis à l'Assemblée nationale, je n'ai jamais cessé d'affirmer à propos des choses et des hommes de la mer, à savoir qu'ils constituent une richesse insoupçonnée pour l'économie française. Pussions-nous être chaque jour plus nombreux, ici comme ailleurs, à prendre conscience de cette chance qu'est la mer pour un pays comme le nôtre qui doit s'obliger à être, à tous points de vue, une grande puissance maritime.

Mes chers collègues, je vous invite, au nom de la commission des finances, à voter le projet de budget qui vous est soumis, compte tenu des cinq observations que la commission a adoptées, notamment la deuxième qui invite le Gouvernement à étudier la possibilité d'assortir les aides

publiques au renouvellement de la flotte d'une obligation d'amortir les navires concernés plus rapidement que selon les critères habituels.

La commission des finances espère par ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'affaire des pavillons de complaisance ne vous échappe pas. Elle souhaite enfin le développement et le renouvellement des flottes de commerce.

Quoi qu'il en soit, ce budget devrait vous permettre de témoigner, par des actes et des réalisations, tout l'intérêt que le Gouvernement et vous-même entendez porter aux affaires maritimes.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, je dirai, sans doute pour la dernière fois du haut de cette tribune, qu'avec une marine marchande, des industries et des pêches maritimes qui vivent et se développent, c'est à coup sûr la France qui vit, la France qui progresse, la France qui gagne (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

M. le président. La parole est à M. Jacques Blanc, suppléant M. Léotard, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires étrangères a adopté, à la majorité, les crédits pour 1986 du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

Le rapporteur de la commission, François Léotard, que je supplée aujourd'hui, avait, quant à lui, conclu au rejet de ces crédits.

Je supplée M. Léotard avec d'autant plus d'intérêt que j'entends manifester moi aussi, comme le rapporteur précédent, l'importance que j'attache à la mer, en particulier pour l'avenir d'une région telle que le Languedoc-Roussillon qui, demain, de connaître de nouvelles difficultés avec l'élargissement de la Communauté économique européenne.

M. Jean Lacombe. Cet intérêt est nouveau !

M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant. Vous semblez découvrir, monsieur Lacombe, l'intérêt que nous portons à la mer.

M. Jean Lacombe. C'est pour l'électorat !

M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant. J'ai toujours considéré que la mer était un atout indispensable pour l'avenir, non seulement du Languedoc-Roussillon, mais de notre pays tout entier !

J'ai dit que M. Léotard avait conclu au rejet des crédits du secrétariat d'Etat. Je partage cette attitude. Elle n'est pas étonnante car, en fait, l'évolution des crédits du secrétariat d'Etat à la mer ne fait pas l'objet d'un consensus, nous l'avons bien vu lors de la réunion de la commission.

Le secrétariat d'Etat a, en effet, établi un budget théorique qui correspond à l'évolution de ses compétences. Il en conclut que ses crédits augmenteraient d'environ 4 p. 100, alors que la stricte comparaison des documents budgétaires indique, au contraire, une diminution des crédits à sa disposition de 4,4 p. 100.

Au-delà de cette querelle de chiffres, deux constatations s'imposent de manière évidente : le secrétariat d'Etat - et votre personne n'est pas en cause, monsieur le secrétaire d'Etat - joue un rôle de moins en moins important dans la mise en œuvre de la politique gouvernementale dans le domaine de la mer ; cette politique se réduit comme une peau de chagrin.

Vous disposez, en effet, de moyens de plus en plus réduits. Votre rôle se borne de plus en plus à permettre une gestion sociale des problèmes de la mer. L'évolution des dépenses en capital, qui diminuent de 15,8 p. 100 en crédits de paiement et de 15,4 p. 100 en autorisations de programme, est à cet égard symbolique.

Ce projet de budget est donc médiocre, ce qui ne laisse pas de nous inquiéter, car cela ne peut manquer d'obérer l'avenir, d'autant que le transport maritime connaît actuellement de sérieuses difficultés dues à la surcapacité du tonnage mondial, à la crise des échanges internationaux, au vieillissement de la flotte, à la diminution des postes de travail et à la perte de parts de marchés.

Dans ce secteur, depuis toujours marqué par l'intervention des Etats, l'aide gouvernementale est aujourd'hui inopérante, du fait de la surcapacité de la marine marchande. Les crédits disponibles à ce titre, qui baissent du reste par rapport à 1982 et 1983, seraient en outre insuffisants si une reprise survenait.

Face à cette situation, les armateurs, qui sont les premiers concernés, proposent trois types de solution : au plan multilatéral, le maintien de trafics ouverts sur lesquels s'exerce une concurrence libre et loyale ; au plan bilatéral, l'inclusion d'un volet « transport » dans la politique du commerce extérieur de l'Etat ; au plan européen, la définition d'une vraie politique maritime.

S'il n'y a pas de divergence fondamentale entre armateurs et pouvoirs publics en ce qui concerne les questions de type multilatéral, un soutien plus dynamique des positions des armements français est souhaitable au plan bilatéral, tandis qu'au plan européen il faut créer les conditions d'un renforcement de la compétitivité des flottes.

Dans ce contexte, les négociations internationales apparaissent comme un moyen de défendre les intérêts de la France, qu'elles concernent l'élargissement de la Communauté, la politique communautaire de la pêche, le droit de la mer, la défense des intérêts de Saint-Pierre-et-Miquelon ou les incidents franco-espagnols.

S'agissant de l'élargissement de la Communauté, je considère, à titre personnel, que les conditions ne sont pas remplies pour assurer son succès...

M. Jean Lecombe. Il faut l'expliquer !

M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant ... et je regrette que ceux qui nous insultaient lorsque nous le préparions le fassent, eux sans l'avoir préparés. J'aurai d'ailleurs l'occasion de m'exprimer sur ce point.

Suite aux négociations d'élargissement, le *statu-quo* est maintenu jusqu'en l'an 2002 pour l'accès à la bande côtière des pêcheurs espagnols, et jusqu'en 1996 pour l'accès au-delà de la zone des douze milles.

Tant les Espagnols que les Portugais devront se plier aux disciplines communautaires et accepter le contrôle de leur activité. Le démantèlement tarifaire s'effectuerait sur sept ans. L'organisation commune des marchés serait applicable, dès l'adhésion, à l'Espagne et au Portugal sauf pour les sardines et les anchois. Les conserveurs communautaires bénéficieraient d'aides structurelles de la Communauté.

Il importerait que la Communauté soit vigilante pour que les pêcheurs, qu'ils exercent leur activité en Méditerranée, dans l'Atlantique, en mer du Nord ou dans la Manche, ne soient pas pénalisés par cette adhésion.

La politique communautaire de la pêche a, quant à elle, été complétée en 1985 par la création d'un journal de bord communautaire et par la mise en place d'un comité de gestion des quotas au plan national. Le règlement du Conseil fixant, pour l'année 1985, le montant des captures autorisées et leur répartition entre les Etats membres a été adopté dès le mois de décembre 1984, ce dont on ne peut que se féliciter.

Les négociations les plus intéressantes avec les pays tiers ont concerné les Etats-Unis - où les navires communautaires pourront désormais pratiquer la pêche des espèces disponibles - et Madagascar où les navires thoniers et chalutiers de la Communauté auront accès aux ressources halieutiques de la zone économique exclusive malgache pendant trois ans. Les arrangements de pêche conclus avec la Norvège, les îles Féroé, la Suède et l'Espagne ont, pour leur part, été reconduits.

Les négociations sur le droit de la mer se poursuivent lentement. Les conflits éventuels de chevauchement entre sites ont déjà été réglés avec les Américains et les Japonais. En revanche, le conflit de chevauchement avec l'U.R.S.S. n'a pas encore trouvé de solution définitive du fait même de l'attitude de la commission préparatoire.

La défense des intérêts de Saint-Pierre-et-Miquelon est toujours nécessaire, les positions du Canada et de la France restant très éloignées sur l'exploitation conjointe des ressources éventuelles en hydrocarbures et sur les problèmes de la pêche. Un compromis est cependant intervenu sur les contrôles, chaque Etat évitant de contrôler les navires battant pavillon de l'autre partie dans la zone revendiquée de façon conjointe. En revanche, un autre contentieux est apparu entre les deux pays sur le nouveau chalutier usine-congélateur

« *Le Bretagne* », immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon, qui ne peut pas utiliser ses équipements de filetage du poisson à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent.

Les incidents franco-espagnols de pêche maritime se sont malheureusement poursuivis en 1985. Leurs causes n'ont pas varié : des chalutiers ou palangriers espagnols pêchent tous jours, sans licence, dans les eaux communautaires sous contrôle français. Les conflits de métier entre palangriers espagnols et chalutiers français subsistent toujours.

C'est dans ce contexte qu'il appartient au Parlement de se prononcer sur les crédits du secrétariat d'Etat. Vous me permettrez de m'associer à la conclusion de M. le rapporteur spécial de la commission des finances et d'insister à mon tour sur l'importance, pour l'avenir de notre pays, de nos richesses maritimes.

M. Marc Lauriol et M. Almé Kergueris. Très bien !

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

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, pour la première fois depuis 1981, les moyens de paiement octroyés au secrétariat d'Etat chargé de la mer vont régresser en valeur nominale. La part du budget de la mer dans le budget de la nation va diminuer et s'établir à 0,52 p. 100.

Et pourtant, la France est la cinquième puissance économique mondiale. Elle possède plus de 5 000 kilomètres de côtes. Or la place accordée au fait maritime ne cesse de se réduire, toutes les décisions prises vont dans ce sens.

Ainsi, le ministère de la mer, créé en 1981 et qui avait suscité un grand espoir, est-il devenu un petit secrétariat d'Etat, dessaisi de la construction et de la réparation navales.

M. Marc Lauriol. Exactement !

M. Pierre Mauger. C'est une peau de chagrin !

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Parallèlement, ses moyens budgétaires ont connu une évolution inquiétante en 1984, franchement médiocre en 1985 et inacceptable aujourd'hui.

M. Marc Lauriol. Alarmante !

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Certes, la situation nationale et internationale est particulièrement difficile dans ce secteur. C'est justement pour cela que la vraie question est la suivante : veut-on, oui ou non, gagner cette bataille, veut-on conserver et développer la vocation maritime de la France, ou veut-on abandonner le terrain, laisser la place à d'autres et brader l'indépendance nationale ?

Malheureusement, ce n'est pas avec le budget qui nous est proposé qu'il sera possible d'inverser la tendance. Il est marqué par la très forte diminution des dépenses en capital, dont chacun sait qu'elles commandent l'avenir du secteur. Cela est d'autant plus grave que la baisse des moyens d'investissements de 15,3 p. 100 s'applique à des crédits déjà réduits de 50,3 p. 100 l'an passé.

Bien sûr, on nous dit : il y a la cinquième tranche du fonds spécial de grands travaux. Mais si j'en crois la *Lettre de Maignon*, aucun crédit n'est prévu pour les activités maritimes. Et même si, comme vous l'indiquez, monsieur le secrétaire d'Etat, 200 millions étaient inscrits à ce titre, il n'en reste pas moins qu'en comparant ce qui est comparable, vos crédits baissent considérablement. De plus, le F.S.G.T. n'a jamais été conçu comme un palliatif budgétaire.

Poursuivre cette politique de désengagement comporte des risques.

Ainsi, l'hémorragie qui touche notre flotte de commerce 178 navires sortis de flotte en dix ans - aura très vite des conséquences dramatiques. Le risque est grand de perdre à court terme la maîtrise des chaînes de transports. Qu'en serait-il alors de notre commerce extérieur ? Faut-il rappeler que le déficit de la balance des transports maritimes est passé de 227 millions de francs en 1978 à 3 295 millions en 1984 ? Sans flotte ou presque, les tarifs nous seraient imposés, les ports d'escale aussi, sans qu'il y ait d'alternative française.

Du point de vue social, les risques seraient aussi très grands. On peut dès maintenant les mesurer.

Les suppressions massives d'emplois ont déjà commencé, tant pour les navigants que pour les sédentaires. A terme, ce sont des professions qui disparaîtraient. Or, l'exemple de la

navale le nombre, il est très long de former des professionnels hautement qualifiés comme il en existe actuellement en France.

Supprimer des emplois de sédentaires, n'est-ce pas aussi s'attaquer à la compétitivité de nos ports, à leurs possibilités de nombreux frets ?

Et comment ne pas évoquer la situation de l'INM, l'établissement national des invalides de la marine ? La diminution continue du nombre des cotisants aggrave sans cesse sa situation déficitaire. Et pourtant, il n'y a guère d'amélioration des prestations accordées aux marins et à leurs ayants droit.

Face à ces risques, il est nécessaire et possible de faire autrement. Mais force est de constater que le Gouvernement agit comme si la disparition de la puissance maritime française était inéluctable.

Certes, un « Monsieur Marine marchande » vient d'être nommé. Mais le problème pour le Gouvernement ne consistait-il pas depuis longtemps à choisir ou la stratégie d'internationalisation et de repli proposée par les armateurs, ou une politique d'ensemble pour renforcer le potentiel et l'efficacité de la flotte française et mettre nos activités maritimes au niveau des besoins de notre pays ?

Or notre flotte est passée en deux ans du neuvième au onzième rang mondial, son âge moyen de 8,33 années à 9,07 et le nombre des actifs de 11 630 à 9 947. Le budget de 1986 prévoit une régression de 15,45 p. 100 des moyens d'investissements. Comment, dans ces conditions, engager un véritable plan de modernisation et de renforcement de la flotte ?

Et pendant ce temps-là, monsieur le secrétaire d'Etat, les armateurs poursuivent avec, semble-t-il, votre accord - leur politique d'internationalisation, uniquement dictée par des considérations financières.

Ces passages sous pavillon de complaisance sont en fait une attaque en règle contre la protection sociale du monde maritime, une attaque contre le code du travail maritime, les conventions collectives, les accords contractuels.

Les crédits devant concourir au soutien de l'activité des ports ne font pas non plus exception à ce qui semble être devenu la règle : les moyens d'investissements diminueront de 28,6 p. 100 ; les seules dépenses en capital régresseront de 40 p. 100. C'est la démonstration du désengagement de l'Etat à l'égard de ce secteur.

Ce budget ne permettra pas de mettre les ports français en situation de résister à la concurrence de leurs puissants voisins européens. La politique portuaire se réduit donc au maintien d'un patrimoine vieillissant. Elle ne peut en aucun cas permettre au système portuaire de s'adapter avec rapidité aux nouveaux trafics.

Les dépenses d'entretien remboursées aux ports autonomes seront plafonnées au niveau atteint en 1985. Cette décision se traduira par une baisse générale de l'entretien des écluses et des écluses. Ce ne sera pas sans répercussion sur la sécurité de la navigation et la compétitivité des ports. Ainsi, pour le port autonome du Havre, que je connais le mieux, les chiffres sont significatifs. Au cours des six dernières années, les dotations ont été en moyenne inférieures chaque année de 17 millions de francs aux demandes formulées. Les dotations annuelles, à l'exception de celles pour 1982, ont toujours été d'un taux inférieur à celui de l'inflation constatée dans l'année.

Cela aggrave les résultats déficitaires des ports autonomes et réduit leur capacité d'autofinancement, mettant en cause les constructions d'ouvrages et d'outillage absolument nécessaires à leur compétitivité.

L'évolution des détournements de trafics confirme les effets néfastes de cette politique puisque ceux-ci ont augmenté sensiblement, de 11,1 p. 100 en 1983 et 12,1 p. 100 en 1984. Va-t-on laisser les ports de l'Europe du Nord devenir les premiers ports français ? C'est malheureusement ce que semble faire votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat.

J'en viens maintenant aux pêches et cultures marines.

Ce secteur constitue un élément important de notre économie nationale pour le maintien et le développement de nombreuses régions côtières. Mais les principaux indicateurs évoluent de manière défavorable. De plus, avec le projet d'entrée de l'Espagne dans le Marché commun, se profile une grave menace pour l'ensemble de notre façade maritime. Notre flotte de pêche est passée de 11 100 navires en 1981 à 10 021 en 1984, et les effectifs embarqués de 21 033

à 18 677. Enfin le déficit de la balance commerciale des produits de la mer est passé de 4,6 milliards de francs en 1982 à 5,8 milliards de francs en 1984.

Votre budget de 1986 ne comporte aucune mesure susceptible d'inverser cette tendance. Il serait pourtant nécessaire de faire porter les efforts sur la modernisation des entreprises, l'organisation des marchés et la promotion des produits.

Pour les cultures marines, l'aide de l'Etat est circonscrite, du fait du transfert des compétences, aux opérations innovantes, aux travaux collectifs d'aménagement et à l'installation des jeunes chefs d'exploitation. Or ces crédits stagnent ou régressent. On peut dès lors se demander si le développement de nouvelles technologies qui pourraient améliorer la productivité des entreprises est véritablement recherché.

Quant à l'organisation des marchés, il faut constater que les circuits sont longs. Les produits de la mer sont encore faiblement commercialisés par les grands distributeurs. Pourtant, même en prenant en compte le goût prononcé des Français pour la consommation de produits frais, il n'est pas assuré que les consommateurs soient hostiles à de nouveaux conditionnements adaptés à la grande distribution.

En tout état de cause, un effort de promotion des produits de la mer est possible. Malheureusement, l'outil privilégié de l'Etat dans ce domaine, le F.I.O.M., recevra une dotation en baisse de 12,3 p. 100. On me répondra sans doute qu'un report de crédits permettra au F.I.O.M. d'assurer sa mission. Cela me surprend, car certains professionnels que j'ai rencontrés, notamment à Sète, se sont plaints du refus d'une subvention, pourtant modeste, par le F.I.O.M., refus qui compromet l'existence même de la flotte thonière.

J'ai déjà dit mon opposition au principe et aux conditions de l'élargissement de la Communauté économique européenne.

Je pense avec les marins-pêcheurs qu'il serait nécessaire, au préalable, de régler enfin les deux grandes questions qui restent en suspens depuis des années : l'harmonisation vers le haut des régimes sociaux et la mise en place d'un volet communautaire de la pêche en Méditerranée.

De plus, les moyens de surveillance maritime du secrétariat d'Etat seront loin de permettre un contrôle efficace.

A propos de la S.N.S.M., dont les crédits baissent dans ce budget, je trouve non seulement dérisoire, mais aussi désinvolte à l'égard de la représentation nationale qu'il faille chaque année abonder en seconde délibération les dotations à cet organisme bénévole, dont les services rendus au monde maritime ne sont pourtant plus à démontrer. J'ai rencontré hier l'amiral Amman ; il demande que les crédits de 1986 soient au moins égaux à ceux de 1985.

Pour conclure, je dirai que la mer sera une grande victime de l'austérité budgétaire en 1986. Le fait que le budget de la mer régresse ne sera pas sans conséquences sur l'activité maritime et sur l'emploi. Ce budget organise littéralement le chômage, directement par le biais des aides aux suppressions d'emplois, indirectement en sacrifiant celles susceptibles d'en créer.

Un tel budget ne permettra pas la mise en œuvre de la politique maritime de progrès dont la France a besoin. C'est pourquoi je n'ai pu émettre un avis positif.

La commission de la production et des échanges a cependant décidé, à la majorité, d'adopter les crédits du budget de la mer pour 1986.

M. Pierre Mauger. Très bien !

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

M. Jean Lacombe, monsieur le secrétaire d'Etat, les rapports que nous venons d'entendre ont été le plus souvent, plus qu'une analyse objective de la situation, et surtout de son évolution, de véritables réquisitoires contre la politique que vous conduisez dans le domaine maritime. Certes, tout n'est pas bon, mais il importe que l'essentiel le soit.

Depuis 1981, un département ministériel ayant la charge de la mer existe. C'est notre honneur et notre fierté de l'avoir créé : je souhaitais le dire à mon collègue Blanc, mais il n'est plus parmi nous.

M. Marc Lauriol. Il était là il y a deux minutes !

M. Jean Lacombe. Sans vouloir nier les difficultés réelles, il faut reconnaître que le bilan est largement positif, et à notre avantage. Le temps me manque pour en dresser le détail et, au nom du groupe socialiste, je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous rétablissiez vous-même la vérité.

En 1986, conformément à la volonté du Gouvernement de poursuivre le redressement de nos finances publiques, le budget du secrétariat d'Etat chargé de la mer ne reste pas à l'abri de cet effort, mais, et c'est important, il respecte les engagements du Gouvernement par rapport à un programme prioritaire du 7^e Plan : vendre mieux en France et à l'étranger.

M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant. Me reviez, monsieur Lacombe, je surgis toujours quand il faut !

M. Jean Lacombe. J'aurais souhaité que vous entendiez ma réponse à vos propos, mais vos collègues vous la rapporteront.

Ce budget respecte aussi les promesses faites à certaines catégories. Ainsi en va-t-il de la nouvelle étape de rattrapage des salaires forfaitaires pour les marins.

Mais ce budget prépare aussi l'avenir.

Il consolide et poursuit des opérations engagées. C'est le cas pour le plan de renouvellement de la flotille pour le financement de l'aide majeure à la navigation et pour le nouveau régime de subventions à l'armement.

Il met également l'accent sur la modernisation des services, en accroissant en particulier les crédits destinés à l'infirmerie.

En ce qui concerne les équipements portuaires, la dotation initiale prévue par le fonds spécial de grands travaux s'élève à 200 millions de francs, soit un montant égal à celui prévu initialement pour 1985.

Pour ce qui est de la pêche, le plan de renouvellement des flotilles est protégé, le système de subventions est complété par des bonifications d'intérêt portant le taux résiduel à 8 p. 100, le taux de couverture des importations par les exportations est amélioré, les richesses halieutiques des départements et des territoires d'outre-mer sont valorisées, avec, par exemple, la francisation de la flotte crevettière de Guyane, et des équipements de stockage et de commercialisation sont réalisés sur le littoral français.

Depuis la création du ministère de la mer, les cultures marines ont connu de profondes mutations. Au cours de ces dernières années, en effet, les données professionnelles, avec la reconnaissance de la personnalité morale, juridique ou financière aux sections régionales conchyliques et la création d'un nouveau comité interprofessionnel, les données financières, avec le transfert de compétences en matières d'aides et la création d'ambitieux programmes présentés au F.E.O.G.A., les données réglementaires et les données relatives à la recherche et au développement ont été rendues contemporaines et cohérentes entre elles.

Le plus souvent engagées ou pilotées par le ministère de la mer puis par le secrétariat d'Etat, ces réformes ont été mises en œuvre à la satisfaction du monde professionnel et des élus compétents. Toutefois, en ce qui concerne la gestion du foncier, le décret du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines, s'il tire les conséquences de l'inaliénabilité du domaine public maritime et s'il instaure une politique des structures conchyliques, n'en limite pas moins abusivement la capacité d'initiative des commissions de cultures marines et des commissaires de la République. Je parle en connaissance de cause puisque j'appartiens à la commission de ma région... Je souhaite savoir si le Gouvernement envisage d'amender ce texte, appliqué depuis déjà plus de deux ans, afin de permettre aux instances déconcentrées de mieux prendre en compte les spécificités propres à chaque bassin.

En ce qui concerne l'établissement national des invalides de la marine, le Gouvernement et la majorité peuvent être fiers de leur action et de toutes les mesures que comprendra le budget de 1986 : application de la sixième étape du plan de rattrapage des salaires forfaitaires, c'est-à-dire des pensions, de 2,5 p. 100 ; application en termes financiers de toutes les étapes préalables, désormais pérennisées, avec, à terme, une augmentation de 25,7 p. 100 en francs constants ; différenciation en faveur des plus basses catégories, ce qui représente un gain de 30 à 42 p. 100 pour 70 p. 100 des pensionnés de la marine ; progression des retraites de 7,98 p. 100 en 1984 par rapport à 1983, soit un gain de pouvoir d'achat non négligeable ; déplaçonnement des annuités de retraite des marins à l'âge de cinquante-deux ans, s'ils réunissent bien entendu les trente-sept ans et demi d'annuités de service.

Ces mesures sociales sont financées par la solidarité nationale.

Ce budget prépare l'avenir de l'enseignement maritime et aquacole.

A compter du 1^{er} janvier prochain, les régions se verront confier la charge des opérations immobilières, de l'équipement et du fonctionnement des écoles maritimes et aquacoles. Elles auront enfin la possibilité de demander la transformation des écoles en établissements publics locaux d'enseignement. La décentralisation des responsabilités peut et doit fournir de nouvelles possibilités de développement au système de formation professionnelle maritime, par le biais des écoles maritimes et aquacoles, intégrées au tissu social, ouvertes sur les réalités locales, proches des milieux professionnels et des collectivités territoriales, disposant des atouts nécessaires pour tirer pleinement profit du dispositif décentralisé que nous avons voulu.

Il ne vous restera plus, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'à réformer, en l'adaptant à la décentralisation, l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, car elle continuera à recruter et à gérer les personnels des établissements sous votre contrôle, l'Etat restant bien sûr responsable des orientations pédagogiques, du contenu des enseignements ainsi que des titres qui sanctionnent les formations dispensées au sein des établissements.

Ce budget prépare l'avenir parce qu'il prévoit l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer. Ces schémas doivent définir les grandes orientations des zones littorales présentant une unité géographique et maritime au sein desquelles il convient d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires. La loi sur le littoral permettra l'élaboration de ces schémas par décret en Conseil d'Etat. C'est pourquoi le budget de 1986 prévoit les dépenses inhérentes aux études engagées et aux contrats de Plan pour l'élaboration de schémas de mise en valeur de la mer, notamment en Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le Sud-Finistère, dans l'estuaire de la Loire et en Languedoc-Roussillon.

J'ai mis l'accent sur les actions les plus positives et les plus significatives du budget de 1986. Elles me permettent, en conscience, de le voter, avec le groupe socialiste.

Je ne peux néanmoins laisser sans réponse ce qu'ont dit MM. Duroméa et Jacques Blanc à propos de la politique méditerranéenne. Parce que je suis un élu de cette région, mais aussi parce que j'y suis un acteur principal du développement des pêches et des cultures marines, je peux mieux que quiconque mesurer les effets de cette politique.

Je citerai quelques chiffres afin de montrer que l'action conjuguée du Gouvernement, des régions et des départements est exemplaire.

Le renouvellement des flottes de pêche des trois régions de la Méditerranée bénéficiera, dans le cadre de contrats de Plan, de 4 millions de francs de subventions par an.

En ce qui concerne l'action sur les marchés, les financements ont représenté 5,5 millions de francs en 1983, et plus de 7 millions de francs en 1984.

Par ailleurs, les investissements à terre, essentiellement le complexe frigorifique de Sète dans un nouveau port de pêche qui est programmé et la modernisation de la criée du Grau-du-Roi par des installations frigorifiques comme à Port-Vendres, ont reçu 15,5 millions de francs d'aides nationales et européennes en 1983 et 1984.

Quant aux cultures marines, elles ont bénéficié en 1983 de plus de 25 p. 100 des interventions nationales, y compris départements et territoires d'outre-mer. Simultanément, les contrats du 9^e Plan ont identifié de nombreuses actions de recherche et de développement : productions lagunaires, conchyliculture en mer, opérations pilotes européennes d'immersion de récifs artificiels. Le concours global, tant du F.E.O.G.A. que de l'Etat, s'élève pour 1984 et 1985 en Méditerranée à 9,5 millions de francs pour plusieurs projets.

Enfin, les programmes intégrés méditerranéens vont permettre de développer encore plus ces actions dans les régions concernées. L'élaboration de ces programmes est en bonne voie. Le secteur des pêches maritimes et des cultures marines n'est pas négligé puisque c'est votre ancien directeur des pêches, monsieur le secrétaire d'Etat, qui, auprès du ministre d'Etat chargé du Plan, a la responsabilité de ces programmes.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, plusieurs problèmes que je connais bien, tel le retour au domaine public maritime des étangs privés communiquant avec la mer. Une incorporation au D.P.M. supposerait qu'ils soient préalablement acquis par l'Etat. J'y suis favorable, vous le savez bien,

mais un certain nombre d'entre eux, en particulier celui de vic Pierre-Blanche, que vous citez dans votre rapport écrit, ont été achetées par le conservatoire du littoral dans le cadre de sa mission de préservation définie par la loi, compte tenu du site dans lequel ils s'inscrivent. Ces étangs se trouvent alors gérés par les collectivités locales. Ce sont elles qui sont responsables et c'est d'elles qu'il faut obtenir une gestion rationnelle de la ressource, lorsque celle-ci existe, en prenant en compte les spécificités locales. C'est ce que j'ai toujours soutenu et c'est ce à quoi nous devons engager les professionnels concernés.

Plus important est le problème de l'élargissement de la Communauté économique européenne à l'Espagne et au Portugal, mais il est surtout essentiel pour nos pêcheurs des côtes ouest et atlantiques de notre pays - il l'est moins pour nos régions méditerranéennes.

Au cours des négociations en vue de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal, le Gouvernement français a été vigilant pour l'avenir de nos productions méditerranéennes, en particulier de notre production de sardines.

Enfin, la pénétration de navires espagnols de pêche artisanale entre six et douze milles marins du cap Creus au cap Leucate n'a rien à voir avec l'élargissement...

M. André Tourné. Mais la situation s'est aggravée !

M. Jean Lacombe. Il s'agit là d'un vieux accord qui, d'ailleurs, n'a jamais été contesté par les pêcheurs concernés. Il permet justement à nos pêcheurs de Port-Vendres de pénétrer dans les eaux espagnoles, dans une zone à peu près équivalente.

Les craintes, fort légitimes, exprimées en raison de la surexploitation des ressources halieutiques en Méditerranée au delà des douze milles nautiques n'ont rien à voir non plus avec l'élargissement de la Communauté. Il se pose en l'occurrence un problème de droit international maritime qui exige que l'on trouve rapidement des solutions pour préserver la ressource.

Je pense que le conseil général des pêches en Méditerranée mis en place par la F.A.O. peut être l'outil qui permettra d'envisager une solution, avec votre accord et votre soutien, monsieur le secrétaire d'Etat. C'est pourquoi je compte inviter cet organisme à Montpellier, au conseil régional de Languedoc-Roussillon, pour travailler en ce sens.

Quand je vous aurai dit - j'en aurai terminé par là - que 70 p. 100 du poisson noble pêché en Méditerranée sont exportés en Espagne et en Italie, vous comprendrez bien, mesdames, messieurs, qu'on ne traite pas l'élargissement aussi facilement qu'ont pu le faire ce matin certains de nos collègues.

Pour toutes les raisons que j'ai exposées, monsieur le secrétaire d'Etat, le groupe socialiste votera votre budget. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le secrétaire d'Etat, la discussion de votre budget à l'Assemblée nationale est pour moi l'occasion, comme chaque année, d'appeler votre attention sur les problèmes que rencontrent la pêche artisanale et, en général, les marins pêcheurs.

L'un des premiers de ces problèmes, c'est la cohabitation sur les mêmes lieux de pêche dans le golfe de Gascogne des chalutiers français avec les navires étrangers et tout particulièrement les navires espagnols. Ceux-ci se conduisent de la manière la plus détestable et la plus répréhensible, ne respectant aucun règlement et allant jusqu'à l'affrontement avec nos navires de pêche. Dernièrement encore, et vous avez été saisi de l'affaire, n'a-t-on pas vu à deux reprises des chalutiers espagnols aborder carrément des navires vendéens ? Cela devient insupportable et il convient que nos ressortissants puissent être défendus et protégés.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Pierre Mauger. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de donner des instructions extrêmement fermes aux bateaux des affaires maritimes chargés de protéger nos ressortissants français et de ne pas hésiter, devant l'impudence dont font preuve les marins espagnols, à employer carrément la force, si nécessaire, pour ramener ceux-ci à plus de bon sens et au respect des lois.

M. Marc Lauriol et M. Aimé Kergueris. Très bien !

M. Pierre Mauger. Certes, je sais que la loi de 1852 a été modifiée et que vous avez déjà annoncé qu'elle s'appliquerait avec plus de rigueur. Mais, maintenant, les mois ne sont pas suffisants : il nous faut absolument des actes, et des actes probants, si nous voulons dissuader les marins espagnols de continuer d'agresser nos navires.

Croyez-moi, il est grand temps de régler ce problème de rapports entre les différents navires dans le golfe de Gascogne avant que les choses ne se gâtent très sérieusement et n'entraînent peut-être, des deux côtés, des pertes de vies humaines.

La seconde question sur laquelle je voudrais appeler votre attention a trait à la rentabilité des navires. La construction d'un bâtiment coûte cher et entraîne donc des amortissements lourds. En revanche, les prix à la production sont peu élevés tandis que les charges sont toujours en augmentation.

Cette année, la campagne germonière a été désastreuse. Je voudrais bien que vous vous penchiez un peu sur ce problème car je ne vois pas pourquoi nos marins pêcheurs ne pourraient pas obtenir, comme les paysans victimes de la sécheresse, des indemnités ou des facilités pour payer leurs charges sociales et les autres dettes qu'ils ont contractées pour la construction de leur navire, sans compter une indemnité pour perte de salaire qui serait versée aux équipages.

La profession serait heureuse de connaître votre opinion sur ce sujet car la situation de certains armements et de nombre de marins pêcheurs est actuellement critique.

Pour assurer une meilleure rentabilité à la profession, il faudrait aussi revoir les prix de retrait du poisson par les organisations de producteurs. En effet, les marins reçoivent des compensations de la Communauté économique européenne, mais celles-ci sont beaucoup trop basses et, certains jours, suivant les espèces retirées du marché, les indemnités perçues ne compensent même pas les frais de la production. Il faudrait donc obtenir de la Communauté que ces prix soient revus à la hausse.

En ce qui concerne d'ailleurs les organisations de producteurs, je souhaiterais savoir où en est le projet qui avait été soumis au bureau du comité central des pêches maritimes en juin 1985 et qui concernait la loi relative à l'extension de certaines règles édictées par les organisations de producteurs dans le secteur des pêches maritimes et des cultures marines.

Il semblerait que cette réglementation faciliterait la commercialisation des produits de la mer et entraînerait un meilleur rendement financier de leur vente en assainissant le marché.

Pour en finir avec cette question de la rentabilité de la pêche artisanale, je vous poserai une question qui m'a été suggérée par les pêcheurs de l'île d'Yeu : ne serait-il pas possible d'étendre les subventions accordées actuellement à la construction des navires à l'achat des équipements de ceux-ci ? Car il est bien certain qu'acheter un navire, c'est bien, mais si vous n'y ajoutez pas les équipements de pêche, ce navire est inutile. Par conséquent, il serait tout à fait normal, pour la profession, que les subventions accordées à la construction d'un navire portent aussi sur son équipement. J'aimerais connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, votre avis à ce sujet.

Toujours à propos de l'île d'Yeu, je voudrais appeler votre attention sur la situation particulière de cette île, qui ne dispose pas de moyens de communications suffisants avec le continent. En dépit des efforts du conseil général, l'Etat ne pourrait-il intervenir dans le financement du fonctionnement de la liaison maritime entre l'île d'Yeu et le continent, permettant ainsi une meilleure desserte et, par suite, un meilleur écoulement des produits de la pêche ?

M. Aimé Kergueris. On peut se poser cette question pour toutes les îles !

M. Pierre Mauger. Les pêcheurs de l'île d'Yeu m'ont demandé de vous poser la question, pour que vous puissiez faire étudier cette suggestion par vos services.

L'un des points qui est souvent évoqué dans les discussions avec la profession maritime concerne les retraites. Actuellement, la caisse de retraite des marins pêcheurs accorde aux intéressés la possibilité d'obtenir une pension à l'âge de cinquante-deux et demi, à condition de justifier trente-sept annuités et demie de cotisations.

Cette obligation élimine en fait un grand nombre de marins pêcheurs car il est bien difficile à l'heure actuelle de justifier trente-sept annuités et demie à l'âge de cinquante-deux ans et demi. Il faudrait pour cela avoir été embarqué avant 1947 et surtout n'avoir pas perdu un jour de navigation. Or il est bien connu que, sur une année, on perd en général un mois.

Il conviendrait donc de trouver une autre formule, et c'est pourquoi on vous demande de bien vouloir étudier la possibilité que soit accordée la retraite à l'âge de cinquante-deux ans et demi avec toutes les annuités acquises par le marin, ce qui aurait l'avantage de faire sauter le verrou des trente-sept annuités et demie. C'est une revendication à laquelle les marins tiennent beaucoup et c'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je pense que vous devriez l'examiner avec attention.

Pour terminer, je ne peux m'empêcher de vous parler, moi aussi, de la société nationale de sauvetage en mer. J'en parle d'ailleurs chaque année.

Lorsqu'on parle de la mer, il faut immédiatement parler de la société nationale de sauvetage en mer. Car, malheureusement, la mer n'est pas toujours calme : elle a des mouvements de colère qui entraînent souvent des pertes de navires et de vies humaines. Il est donc vraiment regrettable, pour ne pas dire plus, que, dans votre budget, les aides financières que l'Etat accorde à cette société soient cette année diminuées de 7,5 p. 100 pour le fonctionnement et de 15 p. 100 pour l'investissement. C'est vraiment ne pas tenir compte non seulement du travail que fournit la société nationale de sauvetage en mer, mais surtout de la nécessité absolue qu'elle a de s'équiper et de se développer, car ses obligations sont de plus en plus grandes et ses missions de plus en plus nombreuses, en particulier du fait du développement de la navigation de plaisance et de la pratique de la planche à voile.

Sauver des vies humaines alors qu'elles sont en péril est un devoir pour la nation. L'Etat, qui représente celle-ci, devrait avoir à cœur d'accorder aux courageux sauveteurs qui ont accepté cette mission les moyens qui leur sont indispensables et, dans le cas présent, en maintenant au moins à la S.N.S.M. les crédits qu'elle avait obtenus l'année dernière.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que je tenais à vous dire à l'occasion de la discussion de votre budget. J'espère qu'après m'avoir écouté vous aurez à cœur d'essayer de répondre favorablement aux diverses sollicitations que je vous ai présentées (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française*).

M. le président. Je demande aux prochains orateurs de bien vouloir respecter leur temps de parole.

M. Pierre Meuger. Que cela ne vous empêche pas d'être aussi passionné que moi, monsieur Kerguéris !

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

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le secrétaire d'Etat, lors de la présentation de votre budget à la presse, vous avez déclaré : « Le budget de la mer pour 1986 n'innove pas, mais je suis malgré tout satisfait : nous n'avons pas été sacrifiés. »

Permettez-moi d'être d'un avis tout à fait différent.

Je ne vous citerai que quelques chiffres pour appuyer mon propos : en 1982, la part du budget de la mer dans le budget global de l'Etat était de 0,76 p. 100. Or, pour 1986, cette part est réduite à 0,52 p. 100. Je dirai, à ce niveau, que l'évolution de ce budget nous semble plus que médiocre : elle nous semble inquiétante.

Les dépenses en capital vont diminuer de 15,8 p. 100.

Les crédits porteurs économiquement vont diminuer nettement, eux aussi.

Je vous citerai deux chiffres à titre d'exemples : moins 11 p. 100 en ce qui concerne les ports maritimes et moins 28 p. 100, pour la recherche scientifique et technique.

Alors, comment ne pas s'inquiéter devant la dérive de ce budget ?

Votre ministère n'est-il pas en train de devenir un secrétariat d'Etat aux anciens combattants, tant le rôle d'entraînement économique du budget semble aujourd'hui sacrifié en maints domaines ? (*Exclamations sur les bancs des socialistes*).

Dans le domaine de la flotte de commerce, le pavillon français continue de se détériorer d'une manière alarmante.

Le nombre des bateaux battant pavillon français accuse un recul de près de 12 p. 100 tandis que la flotte mondiale ne régresse, quant à elle, que de 2 p. 100. La flotte française va rétrograder de la neuvième place mondiale à la onzième place.

Dans le même temps, vous nous dites que les crédits accordés à la construction de nouveaux bateaux ne sont pas utilisés. Je vous répondrai que l'objectif de beaucoup le plus important est de défendre et de sauver ce qui existe déjà.

Des solutions vous ont été proposées pour permettre le maintien en flotte du pavillon français. Or les professionnels attendent toujours votre réponse.

Faut-il comprendre, au-delà de votre silence, que la bataille est déjà perdue ? Mais alors, les professionnels ne seraient-ils pas en droit de vous demander ce qui a été fait pour eux ? Qu'avez-vous fait pour diminuer les charges des entreprises ? On sait qu'en France les charges sociales représentent 42 p. 100 des salaires, alors que, pour nos concurrents directs et européens, celles-ci ne représentent que 20 p. 100 environ !

M. Marc Lauriol. C'est juste !

M. Aimé Kerguéris. Faudra-t-il que les professionnels trouvent eux-mêmes des solutions au risque d'obtenir un résultat beaucoup plus dommageable pour nos marins français et pour le pavillon français ?

M. Marc Lauriol. C'est un risque en effet !

M. Aimé Kerguéris. Tant de questions en attente de réponses !

Comment le Gouvernement peut-il alors justifier son autisme vis-à-vis des professionnels concernés si ce n'est par une réelle volonté de désengagement dans ce domaine ?

Nous attendons de votre secrétariat d'Etat la mise en œuvre d'un projet ambitieux qui permettra, tout en maintenant un consensus social, de donner aux entreprises de transport maritime les moyens d'une compétitivité qui leur fait actuellement gravement défaut.

Tel devrait être et doit être votre rôle.

M. Bernard Lathière vient d'être désigné par le Gouvernement pour établir, dans les trois mois à venir, un plan sur les moyens propres à assurer l'adaptation du transport maritime français aux mutations structurelles en cours.

« M. Marine Marchande » s'engage-t-il, et au-delà de lui, le Gouvernement, à restaurer la confiance perdue et à définir des lignes d'action dans le sens qui vient d'être évoqué ?

Dans cet esprit, nous espérons que le Gouvernement s'attachera à faire appliquer les conventions de transport maritime qu'il a lui-même passées avec d'autres pays. Souci qui apparaît légitime de notre part, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque l'on sait que l'Union soviétique s'est engagée à laisser au pavillon français 50 p. 100 du trafic dans les deux sens, alors que la réalité n'est que de 8 p. 100 en faveur de la France !

On observe également un désengagement en ce qui concerne les ports maritimes.

Dans ce domaine, on assiste à une diminution de crédits de près de 12 p. 100, moins 48 p. 100 en dépenses en capital et moins 28 p. 100 en autorisations de programme.

L'analyse de ce budget ne résiste ni aux craintes ni aux questions que l'on se pose : comment les ports français pourront-ils atteindre une compétitivité suffisante avec un tel recul des crédits ? Quelle part leur sera réservée dans la tranche du fonds spécial de grands travaux ? Comment ne pas oublier que ce recul budgétaire aura des conséquences néfastes sur les établissements portuaires, mais aussi sur toutes les activités connexes et de sous-traitance ?

En ce qui concerne les pêches maritimes, notre déficit commercial, qui était de 4,8 milliards en 1983, s'est encore aggravé en 1984 puisqu'il est passé à 5,8 milliards.

Dans ce domaine particulier, je vous rappelle, monsieur le secrétaire d'Etat, que la France a des marins compétents et courageux. L'Espagne aussi, mais, là encore, votre budget ne nous permet pas d'avoir une politique dynamique face à l'entrée de ce pays dans le Marché commun.

Les professionnels français ne refusent pas la concurrence, bien au contraire, mais ils veulent combattre à armes égales.

Or, que se passe-t-il actuellement ?

Le niveau des charges sociales obère gravement et de plus en plus la compétitivité de nos entreprises de pêche, qu'elles soient industrielles ou artisanales. Comment alors songer à la création d'une filière agro-alimentaire, pourtant plus que nécessaire pour l'avenir maritime de notre pays ?

Avant d'en terminer sur ce chapitre, je voudrais vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, que la filière pêche représentée en France environ 100 000 emplois dont 80 p. 100 liés à la pêche artisanale.

Elle reste très déficitaire au niveau des échanges extérieurs, pour près de 6 milliards de francs, et elle constitue un secteur témoin pour la modernisation de notre économie et sa capacité de répondre aux enjeux internationaux.

Sa modernisation est indispensable. En effet, plus que tout autre secteur artisanal ou de P.M.E., la pêche française est confrontée à la concurrence internationale dans le cadre d'une mondialisation rapide de ce type d'activité, tant au niveau des zones de pêche, pour l'essentiel en zone internationale, qu'à celui des marchés, les produits de Dakar ou de Bergen arrivant aussi vite que ceux de Guilvinec ou d'Arcachon.

Par ailleurs, la concurrence est liée à l'action des sociétés multinationales puissantes - Unilever, Ross, Findus - qui contrôlent largement le marché mondial et disposent d'une avance certaine dans les domaines technologiques, informatiques, logistiques.

Enfin, le marché français dépendant à près de 60 p. 100 des circuits d'importation, nous sommes proches d'un seuil de « décrochage » où la filière française, ne pouvant plus couvrir ses frais fixes particulièrement lourds, risque de s'effondrer.

La coopération maritime, quant à elle, tente de répondre à l'ensemble de ces besoins, à savoir : assistance à la construction, avitaillement, armement, mareyage-transformation, assurance, gestion.

Elle a, pour ce faire, mis en place des structures bien adaptées. Il lui faut maintenant le soutien moral et surtout financier de l'Etat.

Comment expliquer, par exemple, que le Crédit maritime ne dispose, contre toutes sortes de contraintes d'organisation du secteur, que d'un taux de 9,5 p. 100, alors que, dans le secteur banalisé, le taux des Codevi est de 9,25 p. 100 ? Voilà qui traduit la dénégation de toute politique des pêches en dehors des questions de taux ! L'effet psychologique est désastreux dans la profession, où la bonification est la contrepartie normale de l'organisation.

Abordons maintenant le domaine des cultures marines.

Trois grandes préoccupations sont à l'ordre du jour, encore et toujours.

Première préoccupation : la protection des zones conchyliques et la qualité des eaux.

Deuxième préoccupation : le régime des autorisations des exploitations de cultures marines. En effet, le décret du 22 mars 1983 aboutit à une réelle sclérose de la profession. Les professionnels hésitent à investir puisque le décret ne prend pas en compte le fruit de leur travail quand ils cessent leur activité. La continuité des exploitations n'est pas assurée et l'on va assister à un démantèlement progressif des exploitations les plus dynamiques si rien n'est modifié dans le texte actuel.

Troisième préoccupation : les ressources financières des organismes professionnels. En effet, les fonds publics sont insuffisants et les recettes parafiscales sont à un niveau beaucoup trop bas pour assurer la mise en œuvre d'actions collectives, telles que les actions de promotion ou de gestion des bassins.

Le Gouvernement va-t-il enfin répondre aux attentes des personnes concernées, en mettant en place des schémas de mise en valeur de la mer, prévus par la loi du 7 janvier 1983 ; en modifiant le décret du 22 mars 1983 afin d'en corriger les effets néfastes, décret qui, je vous le rappelle, avait fait l'objet de ma part d'une question écrite à laquelle aucune réponse n'a été apportée à ce jour ; en permettant enfin aux professionnels d'agir efficacement avec des moyens parafiscaux suffisants ?

Autre sujet de préoccupation : la police des pêches.

L'entrée de l'Espagne dans le Marché commun, après toutes les péripéties que nous avons connues dans le golfe de Gascogne, ne va pas faciliter la tâche de ceux qui sont chargés de les appliquer.

Là encore, monsieur le secrétaire d'Etat, votre budget n'est pas à la hauteur de ses ambitions.

Des textes récents ont renforcés les pénalités. Mais à quoi cela sert-il si les moyens de surveillance ne sont pas en rapport avec l'immensité du travail à effectuer chaque jour ?

Voilà encore un domaine où l'insuffisance budgétaire est flagrante !

Au chapitre des gens de mer, les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 1980, la population active représentait 70 p. 100 de la population retraitée. En 1984, elle n'en représentait plus que 61 p. 100. Cela signifie simplement que deux actifs doivent cotiser pour trois retraités.

L'absence d'une politique économique ambitieuse, tant dans le domaine de la pêche que dans celui des transports maritimes, fait courir un risque grave au système social des marins. D'un côté, on alourdit les charges des entreprises et, de l'autre, on diminue les dotations en faveur des gens de mer. Une solution doit être recherchée afin de pallier ce grave problème. Or cette solution pourrait venir d'une augmentation de la population active.

Pour ce faire, il conviendrait d'abord d'assurer une formation professionnelle adaptée avec des moyens substantiels.

Or, ce n'est pas le transfert des crédits d'équipement des écoles d'apprentissage maritime au budget du ministère de l'intérieur qui permet d'envisager une amélioration des conditions d'accueil des élèves !

En outre, à l'issue de leurs études dans les écoles d'apprentissage maritime, bon nombre d'élèves ne trouvent pas d'embarquement : ils bloquent ainsi net à la fois leurs efforts et leurs études.

Là encore, monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons besoin d'une politique dynamique permettant d'investir, tant dans la recherche des zones de pêche que dans la pêche et l'agro-alimentaire, qui en est la filière normale.

La jeunesse est l'avenir, a-t-on coutume de proclamer, mais, là encore, votre projet de budget ne donne aucun espoir. La politique dynamique que nous réclamons dans tous les domaines, nous ne la trouvons nulle part dans ce projet de budget 1986.

Pour toutes ces raisons, monsieur le secrétaire d'Etat, le groupe U.D.F. ne le votera pas (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République*).

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

M. Dominique Dupilet. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a un an, à cette même tribune, vous aviez précisé que les objectifs du secrétariat d'Etat que vous dirigez étaient doubles : conforter les acquis, poursuivre la modernisation de nos outils maritimes, en particulier vers la flotte de commerce, les ports et les pêches.

Conforter les acquis, c'était poursuivre dans la lignée des actions réalisées par votre prédécesseur, c'était notamment faire en sorte que la nation continue à témoigner sa solidarité envers les marins.

Je constate avec satisfaction que plusieurs mesures, que vous avez personnellement appuyées, en particulier le déplaçonnement tant attendu par l'ensemble de la profession des annuités de retraite à cinquante-deux ans, se sont appliquées dans le courant de l'année 1985.

Il reste donc à poursuivre ces efforts.

Porter à 52 p. 100 le taux de réversion des pensions, comme pour le régime général, revaloriser les retraites liquidées pour ceux qui ont choisi la retraite à 50 p. 100 et qui ne touchent que sur la base de vingt-cinq annuités alors qu'ils en ont en réalité beaucoup plus, ces mesures sont nécessaires pour rassurer le monde maritime.

Rien de durable, vous êtes bien placé pour le savoir, ne peut se faire dans ce milieu si particulier sans une humanisation du métier.

Cette humanisation passe non seulement par l'amélioration du confort des hommes et de la sécurité des navires, mais aussi par des mesures sociales adéquates et appropriées.

Or, la subvention de l'Etat à l'É.N.I.M., l'établissement national des invalides de la marine, s'établit, pour 1986, à 3 milliards 427 millions de francs en moins, alors que le régime des marins reste caractérisé par un rapport démographique défavorable : moins de cotisants pour encore plus de pensionnés.

A plusieurs reprises, et récemment encore, au congrès des pensionnés de la marine marchande qui s'est tenu à Calais, en septembre, vous aviez réaffirmé votre volonté de respecter les engagements pris dans le cadre du plan septennal de rattrapage des salaires forfaitaires. Il devait aboutir à une revalorisation des salaires de 8 à 52 p. 100 selon les catégories.

Vous avez tenu votre parole et je sais que vos efforts ont été appréciés sur votre littoral, car cette revalorisation a une influence directe sur les pensions des marins et les pensions de réversion des veuves.

Aussi aimerais-je que vous puissiez rassurer les élus maritimes que nous sommes, monsieur le secrétaire d'Etat : au-delà de votre message, les travailleurs de la mer, sur notre littoral, doivent pouvoir continuer à penser que la solidarité de l'Etat, dont vous parliez l'an passé, reste toujours une priorité dans l'action de votre ministère.

Le second objectif fixé était la modernisation de notre outil maritime, en particulier de notre flotte de pêche, tant pour la pêche artisanale que pour la pêche semi-industrielle. Des moyens financiers considérables ont été débloqués sur votre initiative et grâce à l'appui des collectivités locales, pour le renouvellement de notre flottille de pêche de ce secteur.

Pourtant, force est de constater que ces moyens n'ont pas suffi à arrêter la baisse des immatriculations des bateaux de pêche industrielle et semi-industrielle.

Les apports, dans ce dernier cas, sont en baisse sensible, dans la mesure précisément où notre capacité de production ne cesse de se réduire par la mise en vente successive de plusieurs unités.

A ce titre, le projet de budget 1986 illustre bien la volonté du Gouvernement de conduire une politique active d'aide à l'investissement pour la pêche artisanale et la pêche industrielle et semi-industrielle, puisque les autorisations de programme, destinées à la modernisation et au développement des entreprises de pêche et de culture marine, ont été maintenues pour l'année prochaine.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous aviez raison d'affirmer, il y a deux ans, que les textes de lois des crédits budgétaires étaient une condition nécessaire pour permettre un progrès économique et social, mais non une condition suffisante sans l'appui des initiatives et des volontés.

Ces initiatives et ces volontés, vous les avez toujours encouragées et vous les encouragez dans ce budget 1986 en leur donnant notamment les moyens financiers de se concrétiser.

Le bilan de l'action conduite depuis 1981 plaide incontestablement en votre faveur. Nous devons néanmoins continuer nos efforts et nous donner les moyens de nos ambitions.

Aussi, tout en regrettant - mais c'est comme chaque année - que cent minutes seulement aient été attribuées à la discussion d'un budget aussi essentiel pour l'économie nationale, je conclurai en affirmant, car je le sais, que toute la communauté maritime vous apporte son appui et sa confiance pour mener à son terme la politique amorcée ces quatre dernières années (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

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

M. Marc Lauriol. Monsieur le secrétaire d'Etat, après les rapporteurs - certains rapports sont excellents - et les orateurs qui m'ont précédé, je tiens à appeler votre attention sur un aspect complémentaire de votre projet de budget.

Si l'on exclut les dépenses relatives à l'équipement naval, qui relèvent désormais du ministère du redéploiement industriel - elles échappent donc à votre autorité - nous constatons que le projet de budget du secrétariat d'Etat à la mer proprement dit s'élève en crédits de paiement à 5 milliards 986 millions de francs, dont 3 milliards 427 millions de francs, soit 57 p. 100, pour la protection sociale et l'établissement national des invalides de la marine. Cette proportion est considérable. Elle fait apparaître la mer comme une véritable « assistée sociale ».

Pourtant, je le crois, deux observations s'imposent à ce point de vue. Nous assistons à un phénomène discriminatoire et dangereux en ce qui concerne le système de protection sociale des marins.

Le système est discriminatoire parce que le régime social n'est pas le même selon le type de navigation. Dans la marine de commerce ou la pêche industrielle, la sécurité sociale maritime, la caisse générale de prévoyance des marins, prend en charge ceux-ci après quatre mois d'embarquement, au début du cinquième mois. L'armement naval, l'employeur, prend en charge à 100 p. 100 les quatre premiers mois. Dans la pêche artisanale, le système en vigueur est bien plus normal puisque la caisse de prévoyance prend en charge les marins dès le premier jour de leur embarquement. Ce dernier modèle correspond à ce qui se pratique dans la sécurité sociale sur terre.

Ce phénomène est discriminatoire. L'existence de deux régimes, en fonction du type de navigation, n'est pas normale. De même, il n'est pas vraiment normal non plus d'avoir pour la mer, notamment la marine de commerce, un régime si différent du régime général de la sécurité sociale. Cette discrimination non justifiée est contraire à tous les principes qui régissent notre société.

En outre, ce système est dangereux, car la charge supportée à 100 p. 100 par l'employeur pendant les quatre premiers mois de l'embarquement contribue puissamment à aggraver la situation de l'armement et à favoriser l'évasion de nos navires vers les pavillons étrangers. Or, ainsi que M. Duroméa l'a signalé dans son excellent rapport (*Sourires sur les bancs des socialistes*), il s'agit là d'une évasion qu'il a qualifiée d'acceptable, disons alarmante.

Quand un rapport est bon, mes chers collègues, il faut le reconnaître ! Ce n'est pas parce que M. Duroméa est communiste que j'estimerai son rapport mauvais ! Ce rapport est très bon.

M. Jean Lecombe. C'est la cohabitation ?

M. Marc Lauriol. Le rapport n'était pas partial, et les idées politiques de M. Duroméa n'ont rien à y voir, non plus que les miennes, d'ailleurs.

M. André Tourné. Les communistes sont toujours raisonnables !

M. Roland Huguet. M. Duroméa s'est exprimé non en tant que communiste, mais en sa qualité de rapporteur !

M. Marc Lauriol. En tout état de cause, je m'intéresse à la mer, et M. Duroméa nous a présenté un bon rapport. Monsieur Tourné, excusez-moi, mais vous avez mon approbation, il ne parlait pas en tant que communiste, mais comme rapporteur.

J'en reviens aux cent soixante-dix navires « perdus » en moins de dix ans : c'est un phénomène alarmant, car nous allons perdre la maîtrise de notre marine de commerce, c'est-à-dire d'un outil indispensable à notre commerce extérieur.

Etant donné la gravité de ce phénomène et le fait que vous surchargez l'armement d'un certain nombre de dépenses qui contribuent à l'évasion des bateaux sous d'autres pavillons, je suis conduit à vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles mesures vous comptez prendre pour assurer plus d'homogénéité, plus de rationalité et, en même temps, plus d'efficacité pour sauver ce qui reste de notre marine de commerce.

Si nous poursuivons les errements actuels, je crains fort que, dans quelque temps, nous n'ayons plus de marine de commerce. Il n'y a déjà plus de paquebots français, plus un seul ! Tous sont partis - je crois que le dernier était le *Mermoz*, maintenant sous pavillon étranger - et bientôt, nous n'aurons plus de cargos.

Comment ferons-nous pour maîtriser l'appareil maritime dont nous avons absolument besoin ? (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République*).

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

M. Guy Langegne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, le budget que j'ai l'honneur de vous présenter reflète exactement la poursuite d'une politique qui s'est attachée depuis cinq années à promouvoir les changements sur lesquels doit se construire la France de demain.

Dans cette perspective, le budget de la mer pour 1986 est caractérisé par une augmentation des crédits à structure constante, de pratiquement 4 p. 100 - exactement de 3,95 p. 100 - et non, comme on l'a affirmé, de 2,66 p. 100.

Il convient de comparer des chiffres comparables. L'effort de l'Etat consacré à la mer sera en augmentation de 4 p. 100 par rapport au budget de 1985. La hausse sera supérieure à celle du budget de l'Etat qui est, je vous le rappelle, d'environ 3,6 p. 100.

M. Jean Lacombe. Très juste !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Cela signifie que les ratios indiqués, s'agissant de la proportion du budget de la mer dans le budget de l'Etat, sont incorrects. Je me devais, dès le début, de rectifier.

M. Jean Lacombe. Très bien !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Si ce budget est marqué par la rigueur, il ne sacrifie pas pour autant les intérêts maritimes.

M. Pierre Meuger. Il sacrifie les marins.

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Permettez-moi de rappeler quelques faits qui ont marqué les dernières années.

D'abord, en ce qui concerne les pêches maritimes. Je ne saurais trop insister sur l'importance de l'accord de 1983 - dont M. Lacombe a bien voulu souligner un grand nombre d'aspects positifs - qui a vu naître l'« Europe bleue ».

Au vu des trois premières années de fonctionnement, marquées, notamment, au premier semestre 1984, par la présidence française qui a été saluée par tous les professionnels et également par les autres ministres de la Communauté comme une réussite incontestable, le bilan de l'« Europe bleue », même si de nombreuses avancées restent encore à réaliser, apparaît globalement satisfaisant.

Parallèlement à la gestion de la ressource, le Conseil a mis en œuvre une politique de modernisation de la flotte de pêche. Pour la France, cette politique s'est traduite par des aides du F.E.O.G.A., d'un montant de 45 millions de francs en 1983 et de 66 millions de francs en 1984, au profit respectivement de 58 navires, dont 53 artisanaux et 5 semi-industriels, et de 11 navires, dont 101 artisanaux et 10 semi-industriels, soit un doublement des bénéficiaires d'une année à l'autre.

Des améliorations devront être apportées au fonctionnement de la C.E.E. Je citerai comme exemples, et cela rejoint les préoccupations de M. Dupilet, l'extension du dispositif des aides du F.E.O.G.A. aux navires de pêche de plus de 33 mètres, afin de permettre le renouvellement de notre flottille industrielle ou l'extension de la liste des espèces communautaires.

Mais 1986 verra une étape nouvelle en ce qui concerne l'Europe, avec l'adhésion de l'Espagne et du Portugal, et de nombreux orateurs ont insisté sur ce point. Cet accord a suscité, et suscite encore, des inquiétudes du côté de nos pêcheurs, qui craignent que l'arrivée des navires espagnols ne les évince de leurs zones de pêche traditionnelles, en particulier du golfe de Gascogne.

M. Pierre Meuger. Ils ne le craignent pas ! Ils en sont sûrs !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Doit-on avoir peur des Espagnols ?

M. Pierre Meuger. Voilà !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Je répondrai que l'accord intervenu est un bon accord à condition, et je crois rejoindre là les préoccupations exprimées par tous les orateurs, que son contrôle soit possible et que les manquements soient sanctionnés.

M. Marc Lauriol. Voilà !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. A cet égard, je me félicite qu'à la suite de déplorables incidents récents, des sanctions financières aient été infligées à des navires espagnols en infraction. L'amende, je vous le rappelle, s'est élevée à quatre-vingts millions de centimes.

M. André Tourné. A-t-elle été payée ?

M. Pierre Meuger. Oui ! Ils ne croyaient pas s'en tirer aussi bien.

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Cependant l'adoption d'une politique commune de la pêche ne s'accompagne pas, loin s'en faut, d'un désengagement de l'Etat.

Conformément aux orientations du septième programme prioritaire d'exécution du 9^e Plan, « Vendre mieux en France et à l'étranger », ont été engagées deux actions principales : le renouvellement de la flotte et la réalisation d'équipements de stockage et de commercialisation.

Le plan de modernisation de la flotte de commerce sera poursuivi. Les crédits qui y sont affectés passent en effet de 108 millions de francs en 1985 à 110 millions de francs en 1986.

Dans l'attente d'une modernisation de l'ensemble de la flotte, il convient de souligner l'importance des aides allouées aux marins pêcheurs, et notamment de l'aide au maintien en flotte pour la restructuration des armements en difficultés.

Il convient également de souligner le rôle essentiel que joue et continuera de jouer le fonds d'intervention et d'organisation des marchés, plus connu sous le nom de F.I.O.M.

Certes, la balance commerciale du secteur de la pêche reste encore largement déficitaire : 5,8 milliards de francs en 1984, chiffre que je ne conteste pas. Mais il faut savoir que nous ne pouvons pêcher que 20 p. 100 environ de notre production dans les eaux sous juridiction française. A lui seul, le saumon est responsable de ce déficit pour 1,3 milliard de francs.

Cependant, l'effort poursuivi pour le renforcement de la filière halieuto-alimentaire et la promotion de nos produits porte ses fruits. Ainsi, le taux de croissance des exportations dépasse maintenant régulièrement celui des importations.

A cet égard, je citerai quelques chiffres. En 1984, les importations ont augmenté de 20 p. 100, mais les exportations ont été en hausse de 23 p. 100. Le taux de couverture est passé de 22 p. 100 en 1982 à près de 29 p. 100 en 1984.

Pour réduire le déficit de notre balance commerciale en ce qui concerne les produits de la mer, il est certes indispensable de moderniser notre flotte, mais il convient aussi de modifier les habitudes alimentaires de nos concitoyens. Acheter à l'étranger pour 130 milliards de centimes de saumon pose un problème. Il s'agit des habitudes de consommation des Français. Et la crevette ? Près d'un milliard lourd, de 0,8 à 0,9 milliard !

Ces deux chiffres l'indiquent clairement : quels que soient les efforts entrepris par les pêcheurs et par le Gouvernement, si nos concitoyens continuent à consommer aussi massivement des produits que nous ne pouvons pas produire dans l'immédiat - car, ne nous leurrons pas, nous ne pourrions pas produire du saumon avant des années - le déficit ne sera pas comblé.

M. Pierre Meuger. Pourtant, ça démarre bien en Bretagne. Le saumon est meilleur, et moins cher !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. En effet, monsieur le député, mais avant que nous ne réussissions à combler ce déficit, je crois qu'il se passera encore quelques années !

En ce qui concerne la police et la signalisation maritimes, la politique conduite depuis 1981 tient en une formule : mieux vaut prévenir que guérir. Chacun garde encore en mémoire les catastrophes économiques et écologiques dues aux naufrages de l'*Amoca Cadiz*, du *Tanio*, du *Boehlen*. Aussi, les moyens des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sécurité, les C.R.O.S.S., ont été considérablement renforcés : mise en service du Cross-Corsen en 1982, de Jobourg et de Gris-Nez en 1984, développement des aides radioélectriques à la navigation.

Dans la lignée de cette action, le projet de budget pour 1986 prévoit d'affecter des crédits considérables à la poursuite de la réalisation de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant : 70 millions de francs en autorisations de programme et 125 millions de francs en crédits de paiement.

Cette opération se poursuit - nalement : les travaux à terre devront être terminés au printemps 1987 et la mise en place sur le site à l'automne de la même année, et laissez-vous répondre ceci, monsieur le rapporteur : je ne suis pas persuadé que nos amis bretons vous suivent lorsque vous vous interrogez sur l'opportunité de réaliser cette opération !

M. Jean Lacombe. Absolument !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. En ce qui concerne les ports français, la période récente doit être examinée à la lumière des deux moyens traditionnels par lesquels l'Etat agit en faveur du commerce extérieur : la réalisation d'investissements portuaires et la valorisation des structures portuaires. Il serait caricatural de prétendre que la priorité traditionnellement accordée aux premiers est transférée au profit des seconds. A cet égard, le budget prévoit la reconduction pour 1986 du montant de crédits de 1985 pour le fonds spécial de grands travaux, soit 200 millions de francs. J'ajoute qu'il n'y aura pas d'insuffisance de crédits d'entretien, en particulier pour les chenaux, qui conduirait à mettre en cause la sécurité de la navigation et la situation commerciale de nos ports. M. Denvers et M. Kerguéris ont exprimé leurs préoccupations concernant ce fonds. L'an dernier, un débat s'est instauré à ce sujet. Je ne discuterai pas de l'opportunité d'utiliser les crédits en question. Mais, ayant la responsabilité des ports, je suis très attentif à l'emploi des sommes dont je dispose. J'avais annoncé, l'an dernier, que nous aurions à notre disposition 200 millions de francs en 1985. Cette somme nous a bel et bien été versée, ainsi qu'un complément de 42 millions de francs. Et j'ai tout à l'heure précisé, monsieur Denvers, qu'une somme supplémentaire de 22 millions de francs a encore été accordée, soit au total 264 millions qui viennent s'ajouter aux crédits budgétaires consacrés aux ports. Par ailleurs, j'ai reçu, hier, une lettre de M. le Premier ministre aux termes de laquelle 200 millions de francs seront consacrés en 1986 aux ports dans la cinquième tranche du fonds spécial de grand travaux. Donc, d'ores et déjà, en plus des crédits inscrits dans le projet de budget que je vous présente, nous sommes assurés de disposer de ces crédits supplémentaires. Je ne peux savoir à l'avance ce qui se passera en cours d'année, mais je peux espérer que les suppléments de crédits qui ont été accordés en 1985 - 200 millions, puis 42 millions, puis 22 millions - seront reconduits l'an prochain.

En tout état de cause, il convient de mieux valoriser les structures existantes, quel que soit l'effort consacré à l'investissement.

Dans un premier temps, l'accent a été mis sur l'application des propositions de la commission réunie dans le cadre du comité français pour la simplification du commerce international - Simprofrance -, notamment en matière douanière. Ces propositions visent à accélérer les procédures de transit des marchandises dans les ports français. De même, la coopération et la solidarité des usagers et des professionnels portuaires s'avèrent aussi indispensables que la promotion d'une politique commerciale dynamique, face à la concurrence de plus en plus vive des ports de l'Europe de Nord. Tel a été l'objet de ma communication au conseil des ministres du 2 novembre 1983 au cours duquel ont été définies les grandes orientations de cette politique.

Par ailleurs, a été décidée la mise en place d'un régime de préretraite à cinquante-cinq ans pour les dockers, couvrant la période du 1^{er} avril 1982 au 31 décembre 1986, pour répondre à une aspiration sociale évidente et contribuer - et j'ai cru comprendre que c'était le souhait - des différents intervenants - à un ajustement des effectifs aux besoins des ports.

La mise en œuvre de cette politique a été rendue plus aisée par le développement de la solidarité entre tous les participants à la vie portuaire, solidarité qui a été renforcée par la démocratisation des conseils d'administration des ports autonomes et par l'institution de conseils portuaires dans les autres ports. J'en viens aux problèmes de la flotte de commerce que de nombreux orateurs ont abordés et dont je ne nierai pas le caractère préoccupant. Il est exact que notre flotte de commerce subit une très profonde mutation à laquelle elle doit impérativement s'adapter. Comment faire en sorte que cette mutation débouche sur une flotte de commerce économiquement viable ? La réponse à cette question essentielle dépend de multiples facteurs : adaptation à l'évolution des trafics, composition du personnel de bord en fonction des caractéristiques du navire, organisation des services à terre, négociations professionnelles et concessions réciproques.

Pour sa part, l'Etat a engagé une double action, économique et sociale.

Une action économique : Conformément à l'annonce que j'avais faite au conseil supérieur de la marine marchande le 22 novembre dernier, le Gouvernement a adopté un dispositif d'aide à l'armement, en vigueur jusqu'au 31 décembre 1986,

qui comporte à la fois des bonifications d'intérêt pour l'acquisition de navires neufs et des subventions directes à l'acquisition de navires neufs ou d'occasion.

Je veux souligner à ce propos que l'achat de navires d'occasion contribue, contrairement à ce que certains ont prétendu, au rajeunissement de la flotte, d'autant que, je le rappelle, il est interdit d'acheter des navires de plus de dix ans d'âge. Mais quand on en achète un qui a trois ans et qui en remplace un de quinze, il n'est pas difficile de comprendre que cette opération contribue très fortement au rajeunissement de la flotte.

L'action sociale, c'est la mise en place paritaire, par les professionnels, d'un système de cessation anticipée d'activité permettant le départ de 1000 marins âgés de cinquante ans après trente années d'activité. Par sa contribution financière, l'Etat favorise le fonctionnement de ce dispositif qui évite le recours à des licenciements économiques, toujours douloureux et traumatisants.

Comme dans tous les pays développés, la flotte de commerce française subit profondément les effets de la crise mondiale. Aurions-nous pu éviter d'en arriver là ? Je le crois. Mais il aurait fallu, lorsqu'il en était temps - c'est-à-dire au début de la décennie 1970 - aborder de front les défis de l'avenir, ouvrir le dialogue pour résoudre les problèmes de formation, de composition des équipages, des conditions de travail, de compétitivité.

Si la flotte française traverse une crise très grave, il en va de même pour celles d'autres pays auxquels on se réfère très souvent, je pense au Japon, en particulier. J'en veux pour preuve, la faillite du plus gros armateur du Japon, Sanko, qui n'est pas sans poser quelques problèmes à ce pays.

Bref, tous les pays occidentaux subissent de plein fouet cette crise.

J'en viens au régime social des marins et de leurs ayants droit. La subvention que verse l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine concerne plus de 350 000 personnes. Regardons un instant quelques années en arrière. Que voyons-nous ? Des retraités qui étaient plus ou moins des laissés pour compte du progrès social, un fossé qui se creusait entre l'Etat et ses marins.

Ce constat justifie à lui seul une mesure essentielle, le plan de revalorisation des salaires forfaitaires, c'est-à-dire des retraites, plan qu'ont bien voulu mettre en lumière M. Lacombe et M. Dupilet.

Dès juillet 1981, intervenaient une augmentation de 2500 francs pour toutes les catégories, puis une augmentation annuelle uniforme au 1^{er} janvier de chaque année, représentant une majoration moyenne de 2,5 p. 100 en six étapes.

Ce dispositif constitue un effort sans précédent aboutissant, à l'issue de son exécution le 1^{er} janvier 1987, à des relevements de 25,7 p. 100 en francs constants en moyenne, mais différenciés selon les catégories, conformément à la politique menée par le Gouvernement en faveur des plus défavorisés. Ainsi, les augmentations iront-elles jusqu'à 30 p. 100, voire 42 p. 100 pour près des trois quarts des pensionnés.

Mais l'œuvre de justice sociale que nous avons entreprise a trouvé d'autres applications, notamment la « décrystallisation » des pensions et le déflatement des annuités de retraite des marins, comme l'a rappelé M. Dupilet.

En raison de la pénibilité du métier de marin, j'ai obtenu du Gouvernement que l'âge de la retraite à taux plein soit ramené de cinquante-cinq ans à cinquante-deux ans et demi pour les marins totalisant trente-sept annuités et demie de services. Rien n'avait été fait en la matière, je le rappelle, depuis près de quarante ans.

Différents intervenants ont souligné les difficultés que nous rencontrons pour l'application de cette mesure. Il est exact qu'un certain nombre de marins - et ils n'en sont pas responsables - n'ont pas cotisé durant plusieurs mois.

Nous nous trouvons - je ne vous le cache pas - devant une difficulté d'ordre juridique que je n'ai pas encore résolue. Certains marins, bien qu'ils aient travaillé pendant quarante ans, n'ont en fait cotisé que pendant trente-six, voire trente-cinq annuités.

La mesure, néanmoins, s'applique. Dans une grande période d'austérité, un premier verrou a donc sauté.

Mais le problème demeure pour certains marins à la pêche. J'essaie, avec mes services, de trouver une solution. Mais je ne vous cache pas que cela n'est pas simple.

Ce tour d'horizon des activités de mon département serait incomplet si je n'évoquais la formation et la recherche, sans lesquelles le Premier ministre l'a souvent rappelé ici même la modernisation ne pourra être ni assurée ni durable.

En ce qui concerne la formation, diverses améliorations ont été apportées à l'apprentissage maritime, notamment par la création du C.A.P. et la réforme de B.E.P. de conchyliculteur et d'un C.A.P. de marin pêcheur. Ce sont maintenant les filières d'officiers-chefs de quart et d'officiers techniciens en place dans les écoles nationales qui devraient être réformées pour être rendues plus polyvalentes. Mon souci est d'établir des passerelles entre la formation spécifiquement maritime, à laquelle tiennent les professionnels, et les autres formations, de manière que les jeunes qui s'engagent dans cette voie ne soient pas enfermés dans des diplômes utilisables nulle part ailleurs. Ce n'est pas simple, mais j'ai demandé à mes collaborateurs de travailler sur ce point. Ils ont déjà beaucoup avancé. Dans les mois qui viennent, nous pourrions émettre des propositions en ce domaine.

En ce qui concerne la recherche, j'ai demandé à l'Ifremer d'accorder la primauté aux opérations tendant à renforcer la compétitivité des activités maritimes. Doivent ainsi être privilégiés les travaux relatifs à la gestion et à l'exploitation optimales des ressources marines, à la sécurité des navires de pêche et de la navigation, au génie civil marin et aux études sur les ressources vivantes.

En ce domaine, l'action conduite depuis quatre ans et la priorité constante accordée à ce secteur se trouvent attestées dans les chiffres : les autorisations de programme de l'Ifremer, qui avaient augmenté de 13,3 p. 100 en 1984, progressent de 12,4 p. 100 en 1985 et devraient encore s'accroître de 13 p. 100 en 1986. De tels progrès, conformes aux engagements pris par le Gouvernement et le Parlement dans les lois d'orientation et de programmation de la pêche, témoignent en faveur de l'avenir.

L'administration des affaires maritimes ne reste pas à l'écart du renouveau administratif auquel s'attache mon collègue le secrétaire d'Etat à la fonction publique, M. Le Garrec. Mon projet de budget de 1986 porte trace de cet effort puisqu'il prévoit un premier redéploiement de crédits de 600 000 francs, redéploiement qui, en portant l'ensemble des crédits d'informatique du ministère à 12 millions de francs, permettra l'équipement de trois nouvelles directions départementales des affaires maritimes.

Je veux répondre maintenant à différents intervenants.

La tradition veut que la subvention accordée à la société nationale de sauvetage maritime soit adoptée par le Parlement par voie d'amendement. Cela peut paraître regrettable, mais c'est aussi l'occasion pour la représentation nationale de marquer son attachement à l'action de cette société. Je me souviens d'un débat où pratiquement tous les parlementaires avaient indiqué leur souhait que se développe le sauvetage et que soient renforcés les moyens mis à la disposition de la S.N.S.M. Voilà le bon moyen de marquer concrètement votre solidarité. Cet amendement interviendra donc en deuxième lecture, comme l'an dernier.

Sur les différents problèmes liés à l'évolution de la flotte de commerce et abordés par nombre d'entre vous, je précise que, compte tenu de la difficulté du sujet, j'ai proposé à M. le Premier ministre, qui a accédé à ma demande, de nommer une personnalité, M. Lathière ; celui-ci doit remettre pour la fin de l'année un rapport sur les actions propres à améliorer la compétitivité de notre flotte. Considérée avec intérêt par les partenaires sociaux, cette mission permettra d'apporter un éclairage nouveau sur la perception des problèmes de la flotte. C'est dans ce cadre que je souhaite l'examen et la prise en compte des suggestions de votre rapporteur, concernant la procédure nouvelle d'aides à l'armement. En revanche, je ne saurais accepter ce que propose M. Kergueris, des subventions d'exploitation qui conduiraient à entretenir sur le compte du contribuable une flotte excédentaire et non compétitive.

Sur les problèmes liés au renforcement du potentiel d'intervention de mon département en matière de police des pêches - cela a été souligné par différents intervenants, M. Kergueris, M. Mauger, M. Denvers et M. Duroméa - je rappelle l'effort substantiel que représente pour mon budget en 1986 la mise en service de deux vedettes supplémentaires

de surveillance sur la façade atlantique, l'une à Bayonne, l'autre à la Rochelle, ce qui porte le nombre total d'unités à trente-six.

En outre, le projet de budget prévoit les moyens nécessaires à la construction d'une nouvelle vedette de trente-deux mètres qui entrera en service en 1987.

Ces dispositions s'intègrent dans un plan pluriannuel de renforcement des moyens nautiques de contrôle des pêches pour lesquels une participation financière de la Communauté économique européenne a été demandée et obtenue.

J'ai obtenu du ministre de la défense qu'il assure la présence permanente dans le golfe de Gascogne de deux patrouilleurs, à compter du 1^{er} janvier 1986. Ce renforcement de la surveillance va, je crois, dans le sens souhaité par la quasi-totalité des intervenants.

M. Pierre Mauger. Des patrouilleurs avec des obus dans leurs canons !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Ces différentes mesures, dont vous comprendrez l'importance, démontrent clairement aux pêcheurs français qu'ils peuvent compter sur moi et sur le Gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir.

Sur l'utilisation du canon, permettez-moi de vous rappeler, monsieur Mauger, que, lorsqu'il a fallu le faire, je n'ai pas hésité à donner les ordres qui convenaient.

M. Pierre Mauger. C'est vrai !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Mais je ne pense pas que ce soit la meilleure méthode, et l'entrée des Espagnols dans la Communauté nous offrira des moyens de pression beaucoup plus efficaces pour obtenir des autorités de ce pays qu'elles fassent respecter la réglementation par leurs pêcheurs.

M. Jean Lacombe connaît bien les problèmes méditerranéens, et il a déjà apporté d'utiles précisions à M. Duroméa.

J'ai, pour ma part, déjà répondu à ce dernier en ce qui concerne la modernisation des structures et des méthodes de travail de l'administration des affaires maritimes, ainsi que l'évolution de la marine marchande.

Je le répète, la flotte française est confrontée à une crise qui dépasse largement l'hexagone. Monsieur Duroméa, vous avez évoqué la mission interministérielle de la mer. Je le précise tout de suite, la suppression de cette mission n'a jamais été envisagée. Le comité interministériel de la mer s'est réuni sous ma présidence le 10 octobre dernier - donc il y a quelques jours - et il a permis de prendre acte de travaux effectués sur de nombreux sujets par la mission interministérielle de la mer et de lui donner de nouveaux mandats de réflexion et d'action sur plusieurs thèmes.

Il y a eu une diminution des effectifs, mais la mission existe toujours, et son fonctionnement est assuré grâce aux moyens dont je dispose.

S'agissant de l'établissement national des invalides de la marine - l'E.N.I.M. - je ne puis que répéter avec force, monsieur le rapporteur, que la mise en œuvre du plan de rattrapage des pensions s'est traduite par une forte augmentation de ces dernières.

En ce qui concerne le rapport de la commission des affaires étrangères, je ne reviendrai pas sur les aspects européens. Pour ce qui est du droit de la mer, la France a mené des négociations pour obtenir un site minier intéressant et libre de tout chevauchement dans le Pacifique est. Ces négociations ont abouti à Genève, en 1984, avec nos partenaires occidentaux et elles se poursuivent activement avec l'U.R.S.S.

Il convient que puisse être trouvée une solution permettant à la France d'être inscrite en tant qu'investisseur pionnier par la commission préparatoire. Cette inscription implique que puissent être satisfaits trois types de revendications légitimes que je rappelle brièvement : celles des investisseurs pionniers ayant présenté une demande à la commission préparatoire, la France en particulier ; celles des Etats signataires de la convention ayant une participation dans les consortiums occidentaux ; enfin, celles correspondant aux intérêts des pays en voie de développement - le groupe des 77 - et de la future entreprise qui doit bénéficier d'un site exploitable dans les grands fonds marins.

Pour terminer, je répondrai rapidement aux questions abordées par les intervenants.

Monsieur Lauriol, ce n'est manifestement pas en augmentant les charges sociales de la pêche que nous aiderons la flotte de commerce. Je dois d'ailleurs souligner que, globalement, y compris en tenant compte des charges liées aux dispositions de l'article 79 que vous avez évoquées, les charges sociales supportées par l'armement français sont équivalentes, si ce n'est légèrement inférieures, à ce qu'elles seraient dans le régime général.

La question du crédit maritime, monsieur Kergeris, me préoccupe. Avec mon collègue ministre des finances, nous étudions actuellement la possibilité de faire baisser les taux des prêts bonifiés accordés à la pêche pour tenir compte des nouveaux taux d'intérêt et retrouver un différentiel équivalent à celui qui existait il y a un an.

Monsieur Mauger, vous avez envisagé la question des liaisons entre le continent et les îles. Celles-ci relèvent bien, je le rappelle, de la compétence départementale, mais il est tenu compte de leur longueur dans la D.G.D., par assimilation à celle du réseau routier départemental.

Je me suis longuement exprimé sur le problème des retraites ; je n'y reviens donc pas.

En ce qui concerne l'indemnisation des pêcheurs germoniers, il n'existe aucun système permettant de prendre en compte les pertes d'exploitation des navires d'artisans. Je rappelle toutefois que l'Etat, par l'intermédiaire du F.I.O.M., consent un effort important chaque année en faveur des campagnes germonnières. Cette année encore, il est intervenu à hauteur de 4 millions de francs.

Le problème de l'augmentation des prix de retrait doit vous avoir aussi traité n'est pas simple, car nous sommes liés par des contraintes communautaires. Vous savez également que certains organismes de producteurs refusent le système des prix de retrait, ce qui explique que des produits soient importés à des prix inférieurs à ces derniers. En cas de rejet du système, en effet, les organisations en cause ne bénéficieraient pas des subventions allouées par la Communauté et elles sont libres de pratiquer les prix qu'elles entendent. Il peut donc arriver que le coût des produits importés soit plus bas que les prix de retrait.

Puisque vous avez, monsieur Mauger, manifesté votre préoccupation à propos du décret relatif à l'extension de certaines règles édictées par les organisations de producteurs en matière de mise en marché, je vous indique qu'il devrait être publié d'ici à la fin de cette année.

Quant à l'extension des subventions aux équipements de navires, il faut rappeler que celles accordées pour leur construction concernent également les équipements centraux. Tout est donc compris et, dans la mesure où les constructeurs respectent le prix plafond, ils peuvent utiliser ces aides pour l'ensemble de l'équipement. Pour ce qui est du remplacement, je ne suis pas hostile à ce qu'une étude au cas par cas soit envisagée au moment où une aide à la modernisation peut être apportée.

M. Lacombe, que je tiens à remercier pour avoir rendu hommage à l'action menée par mon département ministériel depuis quelques années, a évoqué de nombreux problèmes.

Il a notamment parlé du conseil de gestion des pêches méditerranéennes, organisme créé par la F.A.O. qui n'a, jusqu'à maintenant et malgré les efforts de la France, pas joué le rôle de gestion des ressources qu'il devait assumer. Je suis tout à fait favorable à l'initiative prise par la région Languedoc-Roussillon qui a invité un groupe d'experts de ce conseil pour étudier les mesures de gestion.

En ce qui concerne les transports maritimes, le rapporteur, M. Blanc, qui nous a quittés - ce dont il s'est excusé auprès de moi - a évoqué les problèmes posés dans les relations entre la Communauté et ceux qui interviennent dans ce domaine.

Je me permets d'abord de rappeler que les débats en la matière ont été relancés au sein de la Communauté par les propositions que j'ai présentées au conseil des ministres des transports de la Communauté au nom de la France, en 1983, notamment à propos de la concurrence déloyale. Bien que nous n'ayons pas encore obtenu pleinement satisfaction, les choses ont beaucoup avancé, puisque la Commission, à la suite de la demande française, a présenté un mémorandum d'une centaine de pages, extrêmement complet, dans lequel

figurent de nombreuses propositions. Le prochain conseil des ministres des transports, le 14 novembre, traitera des problèmes de transports maritimes.

Parallèlement, les contacts bilatéraux se développent. J'ai reçu ainsi hier ma collègue ministre des transports des Pays-Bas. Ce pays doit d'ailleurs présider la Communauté européenne à partir du 1^{er} janvier. Je m'attache sans relâche à faire évoluer les problèmes que j'ai eu l'occasion d'exposer devant cette assemblée.

Monsieur Denvers, vous avez évoqué, en votre qualité de rapporteur spécial, la question des diminutions de crédits pour le sentier du douanier. Je me permets de vous donner deux chiffres : 3 000 kilomètres de littoral sont aujourd'hui ouverts au public et il nous reste environ 1 000 kilomètres à couvrir. Nous n'abandonnons évidemment pas notre objectif, mais les problèmes qui restent à régler sont les plus délicats et ils nécessiteront de nombreuses démarches. C'est pourquoi les crédits ont pu être diminués sans que cela compromette en quoi que ce soit le plan de reconquête du sentier du douanier.

A propos de la formation, M. Lacombe a notamment traité du nécessaire renouvellement de la structure de l'A.G.E.M.A. - association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles.

Après la création du C.A.P. de conchyliculteur dont j'ai parlé tout à l'heure et la réforme du brevet d'études professionnelles maritimes de conchyliculteur, l'institution d'un certificat d'aptitude professionnelle de marin pêcheur constitue cette année une étape déterminante. Je pense d'ailleurs compléter ce que je disais tout à l'heure à ce sujet en vous indiquant que nous envisageons la création d'un C.A.P. de marin du commerce et la réforme de la formation du personnel hôtelier.

L'action de l'A.G.E.M.A. devra se poursuivre dans le cadre d'un double jeu de conventions que nous sommes en train d'étudier : une convention générale entre l'A.G.E.M.A. et l'Etat et une convention par région entre l'A.G.E.M.A. et chaque E.P.R.

Monsieur Lacombe, vous avez aussi très longuement exposé vos préoccupations quant au décret du 22 mars 1983. On peut cependant affirmer qu'il a porté ses fruits. J'étais, vous le savez, il y a quelques semaines dans votre région, où j'ai eu l'occasion de rencontrer les conchyliculteurs. Je pense qu'à la leur des discussions très nombreuses que mes services et moi-même avons eues, et grâce à vos multiples interventions, monsieur le député, nous sommes parvenus à gommer les conséquences négatives du décret, texte réglementaire dont l'intervention est toujours quelque peu brutale. Il n'est donc pas justifié de prétendre que ce décret aura les effets néfastes que certains ont bien voulu lui prêter.

La situation a, incontestablement, bien évolué, et je puis vous indiquer qu'à la suite des derniers contacts que j'ai eus avec les conchyliculteurs un projet modifiant la rédaction actuelle des articles 4, 5, 6, 8, 15 et 17 du décret a été communiqué aux instances professionnelles le 7 octobre. Il tient compte non seulement des principes posés en 1983, qu'il ne s'agit pas de remettre au cause, mais également des difficultés rencontrées dans l'application du décret.

Si je devais, très rapidement, tirer une conclusion, je dirais que tenir bon un cap, malgré une mer qui est difficile - tous les intervenants l'ont souligné -, en poursuivant les grandes réformes engagées - décentralisation, démocratisation, responsabilisation des professionnels du monde maritime - voilà ce que le Gouvernement propose aux Français.

A ceux qui, à tue-tête, proclament « moins d'Etat, plus de liberté », je tiens à rappeler quelques vérités simples du monde maritime.

« Moins d'Etat » pour la flotte de commerce ? Mais ce sont les armateurs eux-mêmes et les députés de l'opposition qui ont demandé qu'on accorde des aides supplémentaires à l'acquisition soit de navires neufs soit de navires d'occasion.

M. Marc Lauriol. Nous avons demandé le régime de droit commun !

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. « Moins d'Etat » pour les pêches maritimes ? Mais ce sont les armateurs qui souhaitent la pérennité de l'aide au maintien en flotte et des autres aides.

« Moins d'Etat » pour les ports ? Mais c'est justement à l'Etat qu'il revient d'assurer à la collectivité nationale le bon fonctionnement du service public portuaire.

M. Pierre Mauger. Les régions sont en train de prendre le relais !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Toute doctrine économique doit garder sa cohérence. Dès lors, ceux qui prêchent le libéralisme intégral pour notre pays doivent aussi être prêts à en assumer toutes les conséquences. J'en laisserai juges tous les professionnels du monde maritime.

Pour sa part, le Gouvernement, par ce budget, confirme la politique engagée depuis plusieurs années : une politique de modernisation et de valorisation de notre potentiel maritime. C'est ainsi que nous relèverons le défi de l'avenir (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

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

Les groupes interviendront à tour de rôle dans l'ordre suivant : groupe communiste par périodes de quinze minutes ; groupe socialiste par périodes de trente minutes.

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

La parole est à M. Barthe.

M. Jean-Jacques Barthe. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur le trafic trans-Manche.

Je ne parlerai pas, ou très peu, à ce propos, des problèmes posés par le projet de lien fixe - tunnel ou pont - qui suscite légitimement une grande inquiétude dans notre population littorale et dans les milieux portuaires, tout cela parce que votre Gouvernement confie sa réalisation à de grandes sociétés privées uniquement soucieuses de rentabilité financière. En effet, nulle part, dans les documents ou dans les analyses disponibles, ne sont pris en compte les coûts sociaux directs et indirects du projet. Par ailleurs les élus locaux ne sont pas consultés. Quel manque de démocratie ! Nous savons ce que nous allons perdre, nous ne savons absolument pas ce que nous pouvons gagner, en dépit de déclarations euphoriques prononcées ici ou là et qui, comme la mer, sont toujours recommencées (*Sourires*). C'est du discours, c'est beaucoup de vent.

Ma question ne portera donc pas sur le lien fixe mais sur la situation actuelle du trafic trans-Manche et sur vos projets d'avenir, si vous en avez.

Le situation se dégrade. Certes, il y a eu 15 millions de passagers et 11 millions d'entre eux ont transité par le détroit du Pas-de-Calais, dont plus de 7 millions par Calais. Mais l'on a enregistré une baisse de 4,5 p. 100 entre 1983 et 1984. Dans le même temps, la part du pavillon français s'est réduite de 19,7 p. 100 en 1983 à 17,8 p. 100 en 1984, et elle n'est que de 11,3 p. 100 pour Boulogne et Calais dans le trafic trans-Manche. Cela signifie qu'un passager sur dix seulement voyage sur un navire français, ce qui est déplorable !

Pourtant, nos paquebots sont aussi performants que les bateaux britanniques. Le dernier construit par les chantiers Dubigeon de Nantes, qui ont des difficultés actuellement, le *Champs-Élysées*, est remarquable tant du point de vue technique que pour ses capacités d'accueil et d'hôtellerie. Mais il faudrait continuer dans cette voie, d'abord pour donner du travail à nos chantiers maritimes, ensuite pour renouveler notre flotte dont l'âge moyen est de treize ans, ce qui est vieux en ce domaine !

Monsieur le secrétaire d'Etat, que comptez-vous faire pour rendre concurrentielle la France dans ce secteur d'activités, pour la doter d'outils performants, pour ne pas tout laisser aller à vau-l'eau ?

Notre pays était et demeure une grande puissance maritime. Il ne faut pas manquer d'ambitions, sinon il ne restera de vous que l'image d'un ministre de la mer qui aura fait chuter la construction navale, diminué notre potentiel de pêche et restreint la part du pavillon français dans le trafic trans-Manche. Ce serait un triste bilan.

Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour stopper la baisse continue de la part du pavillon français et donner à notre pays la place qui lui revient dans le trafic trans-Manche ?

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous avez abordé plusieurs questions.

Vous avez précisé que vous ne m'interrogez pas directement à propos du lien fixe et je n'aurai donc pas à vous répondre sur ce sujet. Néanmoins, je ne peux tout de même pas vous laisser prétendre qu'il n'y a aucune concertation. Ce sont certes des groupes privés qui ont proposé des projets, mais je vous rappelle que le choix sera effectué par les gouvernements britanniques et français. Or, vous savez comme moi, puisque vous appartenez à une région que je connais bien, que le conseil régional lui-même - don' nombre d'élus sont là - s'est saisi de cette question et a demandé qu'un rapport très complet soit élaboré afin de bien mettre en évidence toutes les conséquences prévisibles de l'opération.

J'avais également demandé, avec M. Jean Auroux, ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports, qu'un rapport soit établi quant aux conséquences pour les ports maritimes et il a été rédigé après que des contacts aient été pris avec différents élus, dont vous-même, monsieur le député.

Les préoccupations des uns et des autres sont prises en considération et vous devez imaginer que je m'intéresse de près à cette affaire. Par conséquent, je ne peux pas vous laisser affirmer que cette opération se met en place sans concertation et sans discussion. Toutes les parties intéressées sont associées à sa préparation, qu'il s'agisse de la région, des chambres de commerce ou des collectivités, notamment les municipalités. Ainsi que M. le président de la communauté urbaine de Dunkerque le sait, elles sont toutes consultées, afin qu'elles puissent faire part de leurs préoccupations. La décision se prendra en connaissance de cause au plus haut niveau de l'Etat et, même si je ne puis vous préciser ce qu'elle sera, il est évident que vous serez entendu et que les préoccupations des élus locaux seront prises en compte.

En ce qui concerne le trafic trans-Manche, il y a effectivement bien des problèmes.

Il faut d'abord noter une stabilisation sur ce que j'appellerai le trafic trans-Manche long, dans lequel le pavillon français se maintient bien. Il connaîtra même probablement un développement dans l'année qui vient à la suite de la création d'une nouvelle ligne sur les ports bretons et normands.

Il est, en revanche, exact que la situation est moins satisfaisante sur le détroit. Cependant, monsieur le député, vous savez aussi bien que moi qu'il y a une baisse générale du trafic trans-Manche. Elle résulte incontestablement de la diminution du niveau de vie de nos amis britanniques qui venaient très souvent dans votre ville ou dans la mienne avant. Ils traversent désormais moins souvent parce que leurs moyens ont tellement baissé qu'ils ne peuvent même plus se payer le voyage, qui ne coûte pourtant pas très cher entre la Grande-Bretagne et la France. Cette récession touche Dunkerque, Calais et Boulogne. Objectivement, cette réalité existe.

En ce qui concerne la part du pavillon français, vous savez que la S.N.C.F. dispose actuellement, avec les navires *Côte-d'Azur* et *Champs-Élysées*, de deux unités particulièrement performantes et modernes. La S.N.C.F. a eu récemment un nouveau président et je dois le rencontrer très prochainement pour aborder avec lui la question de la commande d'un nouveau cargo-ferry pour la ligne Dunkerque-Douvres, dont la mise en activité renforcerait le potentiel commercial pour le transport de marchandises.

Je tiens à souligner au passage l'effort tout à fait exceptionnel consenti par la région Nord-Pas-de-Calais, qui a émis plusieurs propositions afin de favoriser la commande de ce navire, ce qui permettrait de répondre partiellement aux interrogations de la construction navale. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

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

M. Vincent Porelli. Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous d'abord me fournir une petite précision ? Dans *Le Marin* du 18 octobre, vous confirmez que votre budget marque une progression de 4 p. 100. Or je lis aussi que le budget de la mer sera de 5 414 millions de francs en 1986 contre 5 665 millions de francs en 1985, ce qui traduit une diminution. S'agit-il d'une erreur d'impression ou d'une anomalie en contradiction avec la progression dont vous avez fait état ?

Cela dit, les deux tiers de notre commerce extérieur s'effectuent par la voie maritime. Or l'augmentation des détournements de trafic vers Anvers et Rotterdam, au détriment de nos ports, n'est pas toujours maîtrisée.

Votre projet de budget de 1986 donne-t-il à nos ports les moyens de résister à cette concurrence ? Je réponds par la négative.

De plus, les zones franches ont tendance à se développer. Les avantages douaniers et fiscaux qu'elles induisent n'ont pas, pour l'instant, stimulé le trafic et l'emploi. En revanche, ces zones remettent en cause le statut des personnels portuaires.

Enfin, une nouvelle et curieuse structure tend à se développer : les ports que l'on dit « secs », un peu comme on parle des licenciements secs. Un exemple typique me paraît précisément être celui de Vitrolles, près de Marseille.

Alors que le taux d'inemploi augmente dangereusement sur les bassins de Marseille, que les structures de ce port sont bien adaptées au commerce international, le Gouvernement favorise la mise en place d'un centre de transit portuaire hors de Marseille et de ses bassins Est et Ouest, situé précisément à Vitrolles.

Je vous poserai, monsieur le secrétaire d'Etat, trois questions concernant les ports maritimes.

Premièrement, quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer l'entretien des chenaux et des écluses maritimes ?

Deuxièmement, quand comptez-vous achever la construction du quai du Gloria situé à Fos-Port-Saint-Louis-du-Rhône, et avec quels crédits ?

Enfin, troisièmement, comptez-vous favoriser le développement des zones franches et des ports dits « secs », alors que tout démontre que ni l'emploi ni l'évolution positive du trafic ne sont pris en compte par ces nouvelles structures ?

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur Porelli, j'ai dit tout à l'heure que, dans un budget, il faut comparer ce qui est comparable. J'ai indiqué que l'effort de l'Etat en faveur de la mer était en augmentation de 4 p.100. Si des actions sont passées de ce budget dans un autre, je suis, quand je parle de l'effort de l'Etat, obligé de les réintégrer dans mes chiffres. Comme je ne veux pas lasser l'auditoire, je tiens à votre disposition, monsieur le député, un tableau qui montre comment j'obtiens le pourcentage de 3,95 p.100 d'augmentations que, vous vous en souvenez, j'ai arrondi à 4 p.100.

Le budget prévoit que les dragages nécessaires au bon fonctionnement des ports seront assurés. Je ne veux pas entrer dans le détail pour tel endroit ou tel endroit, mais je suis comme vous l'évolution de cette question qui me préoccupe.

Quant aux détournements de trafic, j'ai insisté à de nombreuses reprises sur le fait que ce n'est pas seulement un problème d'investissements, mais de compétitivité tout au long de la chaîne de transit portuaire. Et n'oublions pas les détournements que nous gérons nous-mêmes : on dit souvent que Marseille est le premier port du Sud de l'Allemagne. Je tiens d'ailleurs à rendre hommage aux travailleurs et aux responsables de ce port qui ont su faire preuve de compétitivité.

Les ports dits « secs » traduisent une tendance à l'éclatement, en particulier des conteneurs, vers l'intérieur des terres, dans tout le pays et pas seulement dans les arrière-zones portuaires, avec des dédouanements intérieurs. Cette tendance préoccupe les dockers. Mais nous devons maintenant appréhender la chaîne de transit dans sa totalité, du départ jusqu'au point d'arrivée, aussi loin soit-il du port. Pour que les ports soient compétitifs, ils doivent se préoccuper de l'acheminement des marchandises.

Vous avez enfin évoqué, monsieur Porelli, le problème des zones dites « franches ». De telles zones sont en cours d'aménagement au Havre et à Marseille. En aucun cas, la modification du régime douanier ne remet en cause le régime social applicable aux personnes qui travailleront dans ces enceintes. Ma réponse est claire et vous pouvez rassurer ceux qui sont, légitimement, inquiets à ce sujet.

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

M. André Tourné. La pêche en Méditerranée est une activité qui se caractérise par une diversité bien connue. Plusieurs milliers d'inscrits maritimes et leurs familles sont concernés. A côté des petits métiers, pour le poisson et les coquillages en mer et dans les étangs, se manifestent ainsi le chalut pélagique et les thoniers qui pêchent du thon rouge. A présent, ce qui préoccupe, c'est la gestion et le renouvellement des ressources. Ainsi, l'organisation de la pêche, la limitation de l'effort sont absolument nécessaires. Les pêcheurs l'ont compris et s'autolimitent.

Mais que deviendront leurs efforts si l'accord européen en Méditerranée entre la France et l'Espagne laisse le champ libre aux pêcheurs espagnols ? En temps normal, comme chacun le sait, ces derniers prennent toutes les libertés chez eux. Pour eux, c'est une règle. Pourquoi voulez-vous qu'ils respectent leurs voisins puisqu'ils ne respectent rien chez eux !

Leur formule c'est *Un poquito mas*, c'est-à-dire un peu plus. Aussi, l'accord européen sur la pêche dans la zone des douze milles est-il véritablement un marché de dupes, un marché qui, progressivement, liquidera l'ancestrale pêche artisanale de chez nous.

En permettant aux Espagnols l'accès sur une portion de la côte méditerranéenne française, on permet leur pénétration sur le plateau continental au large de la France jusqu'aux cinquante milles. Comme ils ont des bateaux en nombre et des équipages mal payés - le seul port de Rosas, que j'ai visité à plusieurs reprises, regroupe autant de bateaux et autant d'équipages que tous ceux qui sont le long des côtes françaises - qu'en sera-t-il du renouvellement des stocks halieutiques si l'on laisse les navires espagnols de 1 200 CV à 1 400 CV employer encore plus leur vieille méthode de raclage des fonds, et cela au moment où la surveillance s'avère notoirement insuffisante ? Le projet du budget en discussion n'apporte pas hélas ! les améliorations pourtant indispensables en ce domaine.

Les pêcheurs de notre Méditerranée ne pourront pas faire face à la concurrence des pêcheurs espagnols. Ces derniers sont très avertis et disposent souvent de sites intéressants. De plus, ils jouissent d'une organisation industrielle de la pêche et d'un marché efficace qui s'ajoutent aux conditions sociales médiocres imposées en Espagne aux gens de mer.

Tous ces motifs nous conduisent, nous les députés communistes, à rappeler combien l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté sera désastreuse pour notre pêche artisanale méditerranéenne.

Aussi, avant de subir le pire, il faut régler les deux grandes questions qui restent en suspens depuis des années.

Je rappelle, premièrement, que malgré l'insistance des marins-pêcheurs, aucun progrès n'a été enregistré dans l'application de l'article 117 du traité de Rome qui prévoit une harmonisation des régimes sociaux dans le progrès.

La seconde question concerne la mise en place dans la politique commune d'un volet spécifique à la Méditerranée. Un tel volet, intégrant toutes les spécificités de la pêche en Méditerranée, servirait de base à la recherche des accords pour la gestion et la mise en valeur des ressources avec tous les pays du pourtour méditerranéen. La France, sur ce point, se doit de prendre l'initiative des négociations nécessaires avec ces pays méditerranéens.

La pêche et l'élevage en étang sont aussi très importants sur le littoral du Languedoc-Roussillon. Depuis un lointain passé, les formes de pêche artisanale font vivre plusieurs milliers de pêcheurs et leurs familles, dans une région qui bat tous les records de chômage. Aussi est-il nécessaire d'être à l'écoute de nos marins-pêcheurs pour relancer et transformer leur activité dans les étangs de la région où les moules, les huîtres et les crevettes qu'ils y élèvent sont très appréciées par les consommateurs. La maîtrise de l'espace devient donc primordiale pour la mise en valeur du potentiel existant.

Toutefois, l'achat d'une partie des étangs par le conservatoire du littoral n'apporte aucune garantie à la pêche professionnelle. Là aussi, le pire est à craindre. Les étangs salés doivent être intégrés au domaine public maritime, ceux où s'exercent des activités de pêche ou de culture maritime devant être en priorité respectés.

Deux questions se posent donc, monsieur le secrétaire d'Etat.

Envisagez-vous de créer une zone économique exclusive sur le plateau continental méditerranéen jusqu'à la limite des cinquante milles, ainsi que le demandent les professionnels ?

Comment comptez-vous assurer le maintien et le développement des activités sur le littoral méditerranéen, tant au plan communautaire par la mise en place d'un volet spécifique, qu'au plan strictement intérieur où il faut enfin reconnaître pleinement le fait méditerranéen ?

M. le président. Je demande aux orateurs de bien vouloir respecter leur temps de parole.

M. André Tourné. Ne vous en prenez pas aux présents, monsieur le président ! Certaines personnes qui sont rarement dans l'hémicycle ne respectent jamais leur temps de parole lorsqu'elles interviennent !

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous m'avez posé de nombreuses questions

M. Jean Lacombe s'est déjà largement exprimé sur les problèmes méditerranéens. La Méditerranée, je le rappelle, ne fait pas partie de la mer communautaire.

M. André Tourné. Elle fait partie de l'Europe !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Le statut actuel ne concerne que la mer du Nord, la Manche et l'Atlantique, y compris d'ailleurs la Guyane ; il exclut la mer Méditerranée de la mer communautaire.

S'agissant de l'harmonisation des régimes sociaux, monsieur le député, les propositions que j'ai faites au conseil de pêche vont tout à fait dans le sens que vous souhaitez, et j'ai insisté à de nombreuses reprises pour qu'elles soient prises en compte.

Nous sommes largement minoritaires quand nous exprimons ces préoccupations au sein du conseil des ministres de la Communauté. Néanmoins, j'aborde cette question à chaque fois que je vais à Bruxelles, j'enfonçe le clou, pourrais-je dire, car vos préoccupations rejoignent les nôtres.

Vous avez évoqué le problème de la zone des douze milles à propos de la pêche espagnole. J'ai répondu tout à l'heure sur ce point à M. Jean Lacombe. Il n'y a pas dans l'accord d'adhésion de possibilités nouvelles. Il est vrai que l'histoire et des accords historiques, qui sont repris dans l'accord d'adhésion, autorisent les pêcheurs espagnols à venir à l'intérieur de notre territoire marin, entre six et douze milles, dans certains endroits et pour certaines pêches. Mais il est prévu de revoir cette question, ce qui signifie dans notre esprit qu'il convient de rechercher une solution qui fera qu'il n'y aura plus de pêcheurs étrangers dans nos douze milles. Mais, pour l'instant, je le répète, l'accord d'adhésion n'a rien donné de nouveau aux pêcheurs espagnols.

En revanche - et M. Jean Lacombe l'a rappelé aussi - l'accord apporte des aides très importantes aux pêcheurs de sardines, en premier lieu aux pêcheurs méditerranéens. Le président du comité de la sardine m'en a félicité publiquement, ce qui mérite d'être relevé, quand on connaît le franc-parler des pêcheurs.

M. André Tourné. On a jeté beaucoup de sardines cet été, vous le savez !

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Oui, mais c'est un problème de commercialisation, ce qui est une tout autre affaire. Nous essayons d'obtenir des aides pour stocker les sardines au lieu de les jeter.

Etendre, comme vous le proposez, la zone exclusive à 200 milles serait aller jusqu'en Italie et en Grèce, avec les difficultés politiques considérables que vous imaginez. En proposant de chercher une solution au sein d'un conseil de gestion, M. Lacombe me semble avoir indiqué la bonne voie.

Les étangs salés font partie du domaine public maritime sous certaines conditions, notamment celle d'être en communication permanente avec la mer. Dans ce cas, la mise en exploitation relève des procédures classiques de police des pêches ou des concessions de cultures marines.

Les étangs salés qui n'appartiennent pas au domaine public maritime font l'objet d'un régime de propriété privée qu'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de remettre en cause systématiquement. Leurs propriétaires sont libres d'y organiser des activités à leur convenance.

Une partie de l'étang de Vic - Pierre blanche a été achetée par le conservatoire du littoral dans le cadre de sa mission définie par la loi, qui est une mission de préservation et non pas de promotion des activités halieutiques. J'ai présidé le conservatoire du littoral pendant un certain temps, et j'ai renoncé à ce titre les pêcheurs. Mon successeur à sa tête M. Louis Le Pensec a poursuivi les contacts avec eux et a vu M. le député Jean Lacombe. Nous nous acheminons vers une solution qui à la fois préserve le site et permette aux pêcheurs de travailler dans des conditions normales, moyennant sans doute le respect d'un minimum de règles : le Conservatoire impose des contraintes.

M. Claude Wilquin. Très bien !

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

La parole est à Mme Chaigneau.

Mme Colette Chaigneau. Monsieur le secrétaire d'Etat, alors que la pêche en Méditerranée et dans l'océan Atlantique fait l'objet de certains accords dans le cadre de plans intégrés méditerranéens, les pêcheurs de Charente-Maritime, département qui en est exclu, risquent de se voir fortement gênés par leurs homologues espagnols.

Certes, je n'ignore pas qu'il existe un accord européen contingentant, ce qui est exceptionnel, le nombre de bateaux espagnols jusqu'en 2002 et des quotas de capture. Si l'accord protège très bien les zones Nord de la pression de pêche espagnole, le golfe de Gascogne, zone traditionnelle des navires de pêche charentais, bénéficiera-t-il des mêmes protections ?

En outre, cet accord, très bien ressenti par les professions, ne peut être efficace que s'il est respecté, bien sûr. Comment le faire respecter fermement sans compromettre les nouveaux marchés que va faire naître l'élargissement de l'Europe, notamment autour de poissons dits « nobles » que les Espagnols sont contraints d'importer ?

Dans quelle mesure, monsieur le secrétaire d'Etat, votre projet de budget peut-il assurer le financement de garde-côtes assez nombreux pour être efficaces ?

Pourriez-vous, aux yeux des pêcheurs de mon département, vous porter garant de l'accord européen afin qu'ils ne soient pas victimes d'une concurrence déloyale, mais puissent au contraire profiter de l'ouverture de ce marché de 50 millions de consommateurs ?

En outre, à La Rochelle, un large consensus s'est dégagé pour mettre en place une politique d'ensemble de redressement de la pêche ; le projet de transfert à La Pallice et de réaménagement de l'actuel port de pêche s'inscrit dans ce cadre et je souhaiterais savoir si nous pouvons compter sur votre aide à ce sujet ?

Je voudrais également appeler votre attention sur la construction des 24 mètres et sur le problème du plafonnement. Il apparaît en effet que ce type d'unité doit avoir sa place à La Rochelle entre la gamme des 18 mètres à 20 mètres et celle des 35 mètres à 38 mètres. En effet, les 24 mètres sont mieux armés que les 20 mètres pour pratiquer la pêche à longueur d'année dans Sud-Irlande et Ouest-Irlande, alors que les 20 mètres doivent en hiver redéployer leur activité sur le Sud du golfe de Gascogne. Donc, du point de vue de la protection de la ressource, la construction de 24 mètres allège d'autant l'effort de pêche sur les zones sensibles au large de la côte landaise.

Par ailleurs, la capacité de capture des 24 mètres est nettement plus élevée que celle des 20 mètres - 450 tonnes par an contre 240 tonnes pour les 20 mètres et 120 tonnes pour les 17,50 mètres. Il est donc indispensable que le programme des 24 mètres se poursuive, ce qui assurerait à la fois un développement des tonnages mis à terre et une meilleure régularité des apports par semaine.

Or il n'y a actuellement que trois 24 mètres dans notre port - l'un a été lancé en 1982, les deux autres en 1983.

Depuis 1984, les investisseurs potentiels - et ils existent - sont bloqués dans la réalisation de leurs intentions par la différence très importante qui existe entre l'apport personnel demandé pour un 20 mètres et celui qui est nécessaire pour un 24 mètres.

Dans les conditions actuelles de financement, le promoteur doit faire un apport personnel de 780 000 francs alors que, pour un 20,60 mètres, et selon les mêmes bases de calcul, cet apport personnel n'est que de 80 000 francs.

Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, vous pourriez augmenter l'effort pour le plafond d'investissement primable, d'autant que nos artisans souhaitent équiper ces 24 mètres de containers qui augmentent encore le coût de la construction, le portant à 8 millions de francs.

Avec ces containers, la qualité du poisson et la maintenance ainsi que les conditions de pêche seraient améliorées. Si le plafonnement ne pouvait être reconsidéré, un prêt spécial pour les containers ne pourrait-il être envisagé ?

Cette question risque d'ailleurs de prendre encore plus d'acuité avec la perspective d'une possibilité de construire des unités de 25 mètres, donc encore plus chères, lorsque le régime de taxation des charges sociales va être modifié.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais vous interroger sur la subvention accordée à l'E.N.I.M. qui suscite des inquiétudes.

M. le président. Madame Chaigneau, je me dois de vous faire la même remarque qu'à l'orateur précédent.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé de la mer.

M. Guy Lonzagne, secrétaire d'Etat. Madame le député j'ai déjà très longuement évoqué au cours de mon intervention générale les problèmes que vous soulevez.

Je rappellerai, puisque vous êtes député de La Rochelle, que si l'Espagne se place incontestablement à la tête des Etats européens par le nombre et la qualité de ses pêcheurs et l'importance de sa flotte de pêche, elle est également le plus grand marché européen.

Le Premier ministre espagnol, Felipe Gonzalez, a indiqué à Vigo que les importations de poissons provenant de la Communauté économique européenne avaient été depuis un an multipliées par sept. Je n'ai pas vérifié ce chiffre que je ne reprends pas à mon compte, mais il indique que le gouvernement espagnol se préoccupe de cette question à la veille de l'entrée de son pays dans la Communauté. L'aspect positif de l'ouverture des frontières espagnoles pour nos mareyeurs ne doit être oublié.

J'ai déjà parlé des moyens dont nous disposons, au nombre desquels se trouvent bien sûr ceux de la défense nationale. Soyons clairs : c'est avec des militaires que nous avons le plus de chances d'être efficaces. La peur du canon existe, et s'ils voient un bateau de guerre, les pêcheurs espagnols en prendront moins à leur aise.

Vous m'avez demandé quelle est la position de l'Etat pour ce qui concerne le transfert du port de pêche de La Rochelle. J'ai demandé au commissaire de la République de Charente-Maritime de remettre dans un délai de deux mois un rapport sur cette question. Ce rapport devra, bien entendu, être établi en liaison avec les élus, la chambre de commerce de La Rochelle qui est maître d'ouvrage des superstructures et, évidemment, les professionnels. Il devrait envisager plusieurs variantes, dont la localisation à La Pallice. Je ne puis évidemment préjuger les décisions qui seront prises à l'issue de cette étude. L'Etat devrait apporter sa part, dans le cadre des mécanismes normaux d'intervention en la matière. J'y serai particulièrement attentif.

Vous m'avez, enfin, interrogé sur le plafonnement de l'affectation des subventions pour les 24 mètres.

Incontestablement, on assiste actuellement à une évolution très rapide. Les 24 mètres modernes sont pratiquement des bateaux de pêche industrielle en réduction, alors qu'ils étaient auparavant des bateaux de pêche artisanale. Ils comprennent maintenant des unités de travail très modernes situées sous le pont et non plus dessus. Bref, ce sont de véritables petites usines.

Le plafonnement correspond à une règle qui réserve le régime privilégié de la pêche artisanale à des investissements qui ne dépassent pas la capacité financière d'entreprises individuelles. C'est cela qui bloque. Le plafond d'investissement primable, qui était de 6,8 millions de francs, devrait passer à 8 millions de francs. La somme de 6,8 millions représentait déjà un très lourd investissement, et je ne suis pas sûr, madame le député, que si vous la portiez à 9, voire 10 millions, le conseil général, le conseil régional et même l'Etat ne seraient pas obligés de leur apporter des aides, car ils auraient dépassé leurs capacités de financement.

Le plafond est réévalué chaque année en fonction du coût moyen d'un navire de 24 mètres, et je ne vous cacherai pas que je n'ai pas l'intention, dans l'immédiat, de revenir sur cette règle.

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

M. Albert Pan. Monsieur le secrétaire d'Etat, mon intervention a pour objet de traduire l'inquiétude des pêcheurs de mon archipel devant les conditions d'exploitation par la grande pêche métropolitaine de la zone dite du « 3 PS » autour du banc de Saint-Pierre.

N'ayant découvert que sur le tard, trop tard, l'existence d'un archipel auquel ils doivent pourtant leur prospérité passée, obligés, en vertu des accords franco-canadiens de 1972, d'abandonner les eaux du golfe du Saint-Laurent après mai 1986, les armateurs métropolitains se sont rabattus depuis quelques années sur le banc de Saint-Pierre, multipliant leurs prises par six depuis 1982.

Pour le comité local des pêches, c'est un quasi-pillage d'une zone jusque-là traditionnellement réservée aux chalutiers locaux de pêche fraîche. Et c'est un danger mortel pour l'industrie de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Nous nous heurtons au Canada sur la question de la délimitation des zones économiques respectives des deux pays au large de nos îles. Devrons-nous subir en plus les atteintes de la pêche métropolitaine dans le domaine des quotas ? Comme le font les Canadiens dans leurs zones de pêche, le Gouvernement doit réglementer le contingent des prises, les périodes et le nombre de jours de pêche sur le banc de Saint-Pierre. Et s'il est impossible d'exercer ce genre de contrôle - je réclame vainement depuis des années la présence permanente d'un navire militaire - le banc de Saint-Pierre devrait être totalement interdit aux chalutiers congélateurs de métropole qui, eux, peuvent aller pêcher ailleurs, ce qui n'est pas le cas de nos bateaux.

Je comprends que le Gouvernement se montre soucieux de sauvegarder les intérêts de la pêche française. Mais je ne peux oublier que les armateurs métropolitains nous ont pratiquement négligés pendant des lustres, préférant faire escale dans les ports canadiens. S'ils avaient pu se reconvertir aux îles Kerguelen, par exemple, peu leur importerait l'avenir de Saint-Pierre-et-Miquelon. Alors, ils ne me feront pas pleurer, en particulier ceux de Saint-Malo, sur leur sort actuel.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, dans une zone demeurée française uniquement grâce à la constante présence de nos 6 000 compatriotes sur des rochers déshérités, de penser d'abord à la pêche locale.

Après 1986, les quotas de pêche globalement attribués jusqu'à présent à notre pays doivent revenir prioritairement d'abord, totalement ensuite, aux chalutiers de moins de 50 mètres immatriculés chez nous et auxquels nous donnons droit les accords de 1972. Ils sont cinq aujourd'hui, et seront bientôt dix, nombre maximal autorisé pour la pêche dans le golfe. A vous d'assurer leur avenir.

Je terminerai en répondant à M. Jacques Blanc, rapporteur pour avis suppléant, qui malheureusement n'est plus là, que si je le remercie d'avoir parlé de Saint-Pierre-et-Miquelon dans son rapport, je considère qu'il eût été préférable que lui-même et son groupe, l'U.D.F., et le Gouvernement qu'ils soutenaient s'occupent de la question avant 1981 (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

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

M. Guy Lonzagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je me permettrai d'abord de rappeler pour nos amis qui n'ont pas une connaissance aussi précise que vous de ce qui se passe du côté de Saint-Pierre-et-Miquelon, que l'accord de 1972, qui expirera le 15 mai 1986, n'interdit pas aux pêcheurs de Saint-Pierre de se rendre dans le Saint-Laurent. Ils ne sont pas concernés par cette mesure d'interruption, et il n'y aura pas de problèmes pour les pêcheurs de Saint-Pierre.

Vous estimez que les armateurs métropolitains ont quelque peu négligé Saint-Pierre et que, après tout, il serait normal que les ressources soient réservées aux pêcheurs de votre archipel. Je vous rappellerai que j'ai moi-même insisté auprès de certains armateurs pour qu'ils immatriculent leurs navires à Saint-Pierre-et-Miquelon. Malheureusement, l'affaire ayant été portée devant un tribunal international, les armateurs qui l'avaient fait ont dû reprendre leur immatriculation en métropole. Mais j'avais été dans le sens que vous souhaitez. Tout

en permettant évidemment aux pêcheurs de Saint-Pierre de continuer à travailler, j'aurais aimé que votre flotte s'accroisse non seulement grâce à des investissements, mais aussi avec des apports de ce que l'on appelle « la grande pêche ». Mais, en raison de nos difficultés avec le Canada, le *Bretagne*, par exemple, a dû regagner la métropole.

Ce que vous considérez comme un pillage du banc de Saint-Pierre s'explique par le fait que les négociations sur la zone des 200 milles ou des zones économiques exclusives entre le Canada et la France, autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, n'ont pas abouti. L'accord de 1972 qui vient à expiration le 15 mai 1986 n'a pas été renouvelé malgré la volonté clairement exprimée ici-même et au Canada par le Premier ministre français et malgré les engagements du Premier ministre canadien, M. Mulroney, qui a pourtant déclaré que ce renouvellement serait un symbole du resserrement de l'amitié entre les deux pays.

Nous traversons une période difficile, et je ne vous cache pas que la date du 15 mai 1986 me préoccupe.

Vous avez avancé l'idée selon laquelle les quotas pourraient être réservés à la pêche saint-pierraise. Monsieur le député, pour moi, qu'on soit Français de Saint-Pierre-et-Miquelon ou de Bordeaux, des navires viennent de ce port - c'est la même chose, vous me permettez de le dire, quelle que soit l'amitié que je porte aux habitants de vos îles au climat rude.

Vous souhaitez que les pêcheurs métropolitains aillent pêcher ailleurs. Mais il faut savoir que, comme les pays européens cherchent à préserver les hébés phoques, d'une part, il y a moins de morues, un hébé phoque mange deux tonnes de morues par an - et, d'autre part, par mesure de rétorsion, le Canada chasse nos pêcheurs de leurs eaux. Or, ceux-ci n'ont pas réussi à trouver du poisson ailleurs. On ne peut donc pas dire qu'ils n'ont qu'à aller ailleurs. Même s'il s'agit de grand bateaux, tout cela n'est pas simple.

Il faut se mettre d'accord sur le point de savoir si l'on applique les quotas européens ou les quotas fixés dans des accords bilatéraux, car il y a des accords entre la Communauté et le Canada pour permettre d'aller pêcher au large du Labrador et de Terre-Neuve. Les accords ne sont pas encore conclus au moment où je vous parle, et les discussions sont très dures avec les Canadiens.

Monsieur le député, le Gouvernement est très attentif au problème de l'accord entre le Canada et la France. La date du 15 mai approche et nous serons de plus en plus pressants. Le Premier ministre a déjà envoyé des lettres assez sévères au Premier ministre du Canada. J'espère que la sagesse l'emportera, et que l'on pourra - je rejoins la votre souhait - gérer convenablement le banc de Saint-Pierre car ce n'est que par une bonne gestion résultant d'un bon accord qu'on résoudra le problème. On verra ensuite quelle part on peut réserver à nos amis de Saint-Pierre-et-Miquelon.

M. Albert Pen. Ce n'est pas une lettre qu'il faut, mais un navire de guerre !

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

M. Joseph Menga. Je ne m'attendrai pas sur la gravité, pour notre flotte de commerce, des événements de ces derniers mois, événements précipités ou favorisés par le comité central des armateurs de France.

On peut assez schématiquement résumer ainsi la situation : tandis que notre flotte perdait en 1980 et 1981 un navire par semaine, les actions menées dans une conjoncture extrêmement déprimée - et l'on ne voit guère les prémices d'une amélioration - avaient durant quatre ans réussi à réduire cette hémorragie à un navire par mois. Les raisonnements en tonnage sont sans doute moins nets, compte tenu des changements structurels du transport pétrolier. Mais la comparaison donne une idée de l'impact sur l'emploi.

Depuis six mois, les pertes ont repris leur rythme hebdomadaire. Ce phénomène est ressenti comme durable, voir irréversible, si de nouvelles actions ne sont mises en œuvre.

Vous avez poursuivi, en étroite coopération, avec le ministère du redéploiement industriel et du commerce extérieur, grâce à l'aide à la construction attribuée à l'armement français, une action tendant à sauvegarder un souffle d'activité dans nos chantiers navals. Votre arme était la bonification de prêts. Nous constatons avec vous que vous n'avez pas totalement engagé les crédits disponibles en 1985. S'il est vrai que le ralentissement des échanges et le marché des frets ne peuvent guère encourager l'armement privé à investir dans

des programmes ambitieux de renouvellement et de modernisation, il n'en demeure pas moins que ce désintérêt est alarmant.

Dans ces conditions, envisagez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, compte tenu du nouveau contexte caractérisé par une inflation jugulée, d'améliorer les taux des bonifications et de différencier davantage les formes d'aides, afin de mieux répondre aux besoins de ce secteur ? Quels financements réservez-vous aux mesures que M. Lathière pourrait être à même de vous proposer à l'issue de sa mission ?

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

M. Guy Langagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je ne reviendrai pas sur les considérations que j'ai présentées à propos de la crise que traverse actuellement la marine marchande. Mais je veux répondre de manière aussi précise que possible aux questions que vous avez posées sur les bonifications d'intérêt.

Les bonifications d'intérêt ne figurent pas dans le budget de mon département ministériel, mais dans celui des charges communes. Dans son principe, la bonification d'intérêt vise à mettre à parité la construction navale française avec les industries de construction navale étrangères qui ont recours, suivant un accord international spécifique aux navires qui a été conclu sous l'égide de l'O.C.D.E., à des crédits bonifiés.

A plusieurs reprises, la France est intervenue pour que les taux d'intérêt ne soient pas relevés. Ces primes à l'équipement sont effectivement différenciées, comme vous le souhaitez, puisque le taux maximal est différent suivant qu'il s'agit de navires neufs ou de navires d'occasion. Une partie du montant de la prime est laissée à la discrétion des pouvoirs publics, ce qui va dans le sens que vous souhaitez, puisque nous pouvons, dans certaines limites bien sûr, ajuster l'aide au dossier.

Vous avez fait allusion au rapport que le Premier ministre a demandé, sur mon instigation, à M. Lathière. Celui-ci ne fait que commencer sa mission, et il doit rendre sa copie avant la fin de l'année. Il m'est donc impossible de me prononcer maintenant sur ses conclusions, avant que le rapport soit déposé.

Je pense bien connaître ces questions, monsieur le député, et je ne suis pas sûr que la solution des problèmes que connaît la marine marchande puisse résider simplement dans des bonifications d'intérêt. Hélas, le problème est beaucoup plus compliqué !

Je donnerai un exemple. Les armateurs nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas investir parce qu'ils n'en avaient pas les moyens, mais qu'ils pourraient acheter des navires d'occasion si on les y aidait. J'ai donc obtenu de mon collègue du budget que les crédits inscrits à mon budget puissent être utilisés pour l'achat de navires d'occasion. Or, comme vous l'avez vous-même souligné, les crédits n'ont pas été utilisés. Les armateurs n'ont pas investi. Je ne leur jette pas la pierre, mais cela montre bien que ce n'est pas par des mesures de ce genre qu'on règlera le problème très grave de la marine marchande.

Je me permets de rappeler qu'il y a une surcapacité de la flotte mondiale de l'ordre de 30 p. 100 et même de 40 p. 100 dans certains domaines.

Et quels que soient les taux d'intérêt, il faut essayer de tenir compte de cette surcapacité mondiale, d'autant que, dans ce secteur, le marché est entièrement ouvert. On ne peut pas se limiter à l'hexagone.

Je n'attends pas de recettes miracles de M. Lathière. Mais il aura, dans l'accomplissement de la mission qui lui a été confiée par le Premier ministre, un regard neuf. M. Lathière a une longue expérience, puisqu'il a été « Monsieur Airbus ». C'est un homme qui sait vendre, et il est bien accueilli par l'ensemble des intéressés. Il contribuera à renouer des contacts d'où sortiront des propositions concrètes que le Gouvernement étudiera avec soin à la fin de cette année.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Garcin.

M. Edmond Garcin. Monsieur le secrétaire d'Etat, le littoral méditerranéen constitue, pour notre pays, un atout et un bien précieux qu'il convient de protéger et de valoriser. C'est un lieu de communication et d'échanges maritimes depuis

des millénaires. Or voici qu'en quelques dizaines d'années, nos régions de Méditerranée ont vu leur potentiel économique et humain mutilé.

Sans parler de la forêt, ce sont les activités économiques maritimes qui continuent d'être remises en cause. Ce sont les activités traditionnelles de pêche qui sont lentement asphyxiées. Ce sont les chantiers de construction et de réparation navales plus que jamais menacés par un plan de casse orchestré à l'échelle de la Communauté européenne. Ce sont les ports de la façade qui, en raison de l'insuffisance des investissements, ne peuvent s'adapter aux évolutions du trafic maritime.

Dans le même temps, le littoral méditerranéen continue globalement à être livré aux effets d'une politique qui met en avant le tourisme axé sur les activités de luxe comme perspective de développement prioritaire, ce tourisme qui néglige les besoins populaires de notre pays, que ce soit pour les populations locales ou pour celles venant d'autres régions.

Les atteintes à l'environnement s'aggravent, notamment en matière de pollution de la mer, conçue comme le réceptacle bon marché des pollutions urbaines et industrielles.

Ma question est donc celle-ci, monsieur le secrétaire d'Etat : comment le Gouvernement compte-t-il répondre à l'attente des populations locales en donnant aux activités maritimes les moyens de leur développement dans le contexte d'un budget en régression qui ne permettra pas que s'engage sous les meilleurs auspices la discussion du projet de loi sur la protection du littoral ?

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

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je m'efforcerais moi aussi d'être bref.

Vous avez, monsieur Garcin, évoqué différents problèmes en me demandant comment mon projet de budget de 1986 pouvait permettre d'y faire face. Je crois avoir, tout au long du débat, répondu aux questions qui vous préoccupent.

Vous avez, à juste titre, insisté sur la pollution de la mer, et plus spécialement de la Méditerranée.

Cette pollution est de deux sortes : il y a celle qui provient de notre terre et celle qui arrive d'autres pays, de l'Espagne et de l'Italie, selon les régions.

En ce qui concerne la pollution émanant de pays étrangers, des contacts ont été pris par Mme le ministre de l'environnement pour essayer d'y remédier. Ce n'est que par un accord international que nous y parviendrons.

Pour ce qui est de la pollution provenant de la terre française, le projet de loi sur la protection du littoral devrait apporter une réponse satisfaisante à vos inquiétudes. En effet, tout nouvel investissement, qu'il soit de nature mobilière ou industrielle, devra respecter des obligations très strictes. Toutes les mesures devront être prises, avant même que les travaux ne soient engagés, pour éviter toute pollution nouvelle. Je crois qu'au fil des années nous pourrions ainsi améliorer ce qui existe et éviter que la situation ne se dégrade.

Voilà donc, monsieur le député, ce que le Gouvernement a réalisé et compte entreprendre dans les mois à venir. Cela dit, je reste, comme vous, préoccupé par les problèmes de pollution (*Applaudissements sur les bancs des socialistes*).

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

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

ETAT B

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

« Titre III : - 4 153 253 francs ;

« Titre IV : - 156 818 757 francs. »

ETAT C

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

Titre V. - INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 182 890 000 francs ;

« Crédits de paiement : 67 580 000 francs. »

Titre VI. - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 244 463 000 francs ;

« Crédits de paiement : 69 159 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(*La réduction de crédits est adoptée.*)

M. le président. Je mets aux voix la réduction de crédits du titre IV.

(*La réduction de crédits est adoptée.*)

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

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

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

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

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

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

2

ORDRE DU JOUR

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi des finances pour 1986 n° 2951 (rapport n° 2987 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Plan et aménagement du territoire :

Annexe n° 23. - M. Christian Goux, rapporteur spécial ; avis n° 2992, tome IX, de M. Robert de Caumont, au nom de la commission de la production et des échanges).

Environnement :

Annexe n° 19. - M. René Rieubon, rapporteur spécial ; avis n° 2992, tome VIII, de M. René La Combe, au nom de la commission de la production et des échanges).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures trente-cinq.*)

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

LOUIS JEAN

