

JOURNAL OFFICIEL



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

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

(24^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du mardi 20 octobre 1987

SOMMAIRE

PRESIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE

1. **Loi de finances pour 1988 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4547).

Mer (suite)

MM. Bertrand Cousin,
Roland Leroy,
Aimé Kerguéris,
Guy Lengagne,
Pascal Arrighi,
Gérard Grignon,
Roland Blum.

MM. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer ;
Charles Revet.

Réponses de M. le secrétaire d'Etat aux questions de :
MM. Jean-Louis Goasduff, Charles Miossec, Jean Penziat, Jean Beauvils, Jean-Yves Le Drian.

Etat B

Titres III et IV. - Adoption (p. 4560)

Etat C

Titres V et VI. - Adoption (p. 4560)

Après l'article 71 (p. 4560)

Amendement n° 107 de M. Destrade : MM. Jean-Pierre Destrade, Antoine Rufenacht, rapporteur spécial de la commission des finances ; le secrétaire d'Etat. - Rejet.

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

2. **Ordre du jour** (p. 4560)

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE,
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1988

(DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988 (nos 941, 960).

MER (suite)

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

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les rapporteurs et le Gouvernement.

La parole est à M. Bertrand Cousin, premier orateur inscrit.

M. Bertrand Cousin. Il va de soi que le groupe du rassemblement pour la République se réjouit des orientations générales du budget de la mer pour l'exercice 1988 telles que les a retracées cet après-midi M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.

Bien qu'en diminution globale de 2 p. 100, ce budget comporte un effort très net en faveur de l'investissement puisque la subvention accordée à l'E.N.I.M. a pu être diminuée.

Le reste du budget augmente ainsi de 3 p. 100 et enregistre une forte progression des crédits d'investissements portuaires et une augmentation sensible des crédits accordés aux pêches maritimes.

Je me félicite d'avoir été entendu par le secrétaire d'Etat à la mer sur plusieurs points que j'avais évoqués ici même l'année dernière :

La modification profonde du décret de 1983, remplacé par le décret du 14 septembre 1987 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines et mettant ainsi fin à une spoliation instituée par le Gouvernement socialiste ;

Le renforcement de la protection de nos navires de commerce dans le golfe Persique, à la suite des graves événements qui secouent cette région du monde ;

Les efforts en faveur de la Société nationale de sauvetage en mer, qui doivent d'ailleurs être poursuivis sans relâche.

En ce qui concerne la fermeture de l'Ecole nationale de la marine marchande, véritable traumatisme économique et psychologique pour la région de Paimpol, diverses mesures de compensation sont en cours et je souhaiterais que vous puissiez faire le point sur ce sujet.

Je souhaite par ailleurs que les brevets, tels qu'ils existent dans la marine marchande, soient homologués. Une telle décision aurait l'avantage d'offrir aux marins des possibilités de reclassement dans la fonction publique au moment où la marine marchande connaît une crise importante.

M. le ministre de l'éducation nationale a bien voulu me répondre que cette homologation était tout à fait envisageable, à condition toutefois que le ministère qui exerce la tutelle des formations de la marine marchande saisisse la commission d'homologation des titres et diplômes de l'enseignement technologique, placée auprès du Premier ministre. Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir saisir cette commission.

D'une manière plus générale, il me paraît nécessaire d'attirer l'attention du Gouvernement sur trois points.

Premièrement, et vous avez rappelé cet après-midi que cela faisait partie de vos priorités, il faut aider la pêche maritime française à investir car le déficit commercial français en produits de la mer s'élève encore à 7 milliards de francs par an.

Parallèlement, le développement de la demande de poissons frais a eu notamment pour conséquence la montée des prix à la consommation. Il est également intéressant d'accompagner et d'encourager le développement de l'aquaculture, dont les techniques sont maintenant bien au point pour certaines espèces : les salmonidés, le bar et la palourde.

Malgré les conditions favorables de ses rivages, la France a une aquaculture peu développée, de type artisanal. De nombreuses opérations sont restées au stade expérimental, d'autres ont connu l'échec. Il est indispensable que des mesures soient prises pour permettre, à côté de l'aquaculture de type artisanal, le développement d'une aquaculture de type industriel.

Il faut noter qu'une expérience intéressante d'élevage de saumons à bord d'un vraquier est actuellement tentée en baie de Morlaix, en association avec une firme norvégienne. Cela peut être le départ d'une véritable « filière saumons » en Bretagne.

La production aquacole devrait progressivement arriver à compléter les apports de la pêche et peut-être faire baisser le prix de certaines espèces. Comme cette concurrence arrivera en tout état de cause, il est de l'intérêt de la France d'en faciliter le développement sur son territoire.

J'en arrive à mon deuxième point.

L'équipement de nos ports est un aspect essentiel d'une politique cohérente de la mer. La France n'assurait, en 1985, que 33,5 p. 100 en valeur de son commerce extérieur maritime. Ce médiocre résultat n'est pas seulement dû à l'insuffisance reconnue de notre flotte de commerce, à laquelle le Gouvernement tente de porter remède, mais aussi à nos structures portuaires, souvent mal adaptées au trafic moderne. Dans de trop nombreux cas, nos exportateurs préfèrent utiliser Anvers ou Rotterdam parce qu'ils sont sûrs d'y trouver rapidement une liaison compétitive avec le pays de destination.

L'orientation du budget de 1988 est donc bonne puisqu'elle prévoit une forte augmentation des investissements portuaires.

Mais il serait indispensable, pour permettre à la Bretagne de bénéficier pleinement de sa situation géographique, de développer les infrastructures portuaires tournées vers les pays de l'Europe occidentale. A l'horizon de 1992, l'agriculture des Côtes-du-Nord ne pourra ainsi se développer qu'avec la possibilité d'exporter sa production à partir d'un port en eau profonde, à proximité immédiate des centres de conditionnement et d'expédition.

Dans le même esprit, et pour confirmer les chances du technopôle de Bretagne occidentale, il est nécessaire de créer une zone de liberté économique autour du port de Brest.

Troisièmement, sur le plan social, les dispositions en vigueur réglant la situation des marins français naviguant sous pavillon étranger ne prévoient l'affiliation à l'E.N.I.M. que dans le cas d'Etats placés antérieurement sous la souve-

raineté, la tutelle ou le protectorat de la France ; d'Etats ayant passé des accords bilatéraux ou multilatéraux de protection sociale avec la France ; de marins détachés à l'étranger par un armateur français.

En revanche, dans le cas d'Etats n'ayant pas passé d'accord de protection sociale avec la France, les Tahamas par exemple, les marins concernés ne peuvent rester affiliés à l'E.N.I.M. Il leur appartient d'adhérer à l'assurance de leur choix.

Des promesses avaient été faites, en leur temps, pour remédier à cette lacune et permettre à ces marins, moyennant une cotisation volontaire, de garder la couverture sociale de l'E.N.I.M.

Une telle mesure avait en outre l'avantage de faciliter l'embarquement des élèves sous pavillon étranger, en leur permettant de réunir les conditions de navigation pour l'obtention des brevets. En effet, le décret du 27 mars 1985 dispose que les embarquements accomplis à bord de navires armés sous pavillon étranger ne sont validés que lorsque les marins sont maintenus au régime de sécurité sociale des marins français. Il y a urgence à promulguer les textes réglementaires qui permettraient de mettre fin à des situations souvent inacceptables.

Dans la perspective de 1992, il serait également urgent de faire effectuer et publier une étude comparative des législations et du régime de travail et de la protection sociale des différents pays de la Communauté. C'est une condition importante de la mise en place d'une politique maritime communautaire cohérente, à laquelle nous devons nous préparer dès à présent. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

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

M. Roland Leroy. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre projet de budget s'inscrit dans la continuité d'une politique d'éclatement de la filière maritime : poursuite de l'hémorragie des navires français, détournements de trafics, aggravation du déficit commercial, spécialement dans la pêche, milliers de suppressions d'emplois, remise en cause des acquis sociaux et des structures des marins et des dockers. Pour la mer, comme partout ailleurs, le Gouvernement et le patronat cherchent à imposer flexibilité et précarité à tous les travailleurs. Ajoutons-y le sacrifice criminel de la construction et de la réparation navales.

Une nouvelle fois, les crédits destinés aux activités maritimes diminuent en francs constants. Vous justifiez cette baisse par la diminution de la subvention de l'E.N.I.M., qui représente toujours les deux tiers de votre budget. Mis à part celle-ci, la mer reçoit une dotation inférieure à deux milliards de francs. Les fonds pour développer les activités maritimes sont une nouvelle fois en baisse ; ils avaient déjà été réduits de 7,4 p. 100 en 1987.

Vous vous vantez - et cet après-midi encore - de la progression des dépenses d'investissement. En réalité, elles n'atteignent même pas le niveau de 1983 et de 1984. Certes, vous avez annoncé un certain nombre de dotations, en particulier pour les ports. Mais ni vos moyens ni l'utilisation que vous en faites contre l'emploi ne justifient vos déclarations sur les prétendus efforts que déploierait votre Gouvernement pour restaurer nos secteurs maritime et portuaire.

Selon vous, 1986 aurait été l'année de la marine marchande. Voyons ce qu'il en est.

Le nombre des navires et des marins a décru comme jamais ; notre flotte de commerce est passée au vingtième rang mondial. En un an, elle a perdu 59 navires et près de 3 000 navigants. Jamais notre pavillon n'a été autant de complaisance que sous votre autorité, monsieur le secrétaire d'Etat !

Après avoir mis en place, il est vrai sur la base de recommandations commanditées par votre prédécesseur socialiste...

M. Jean-Pierre Destrada. Cela vous va très mal de dire cela !

M. Roland Leroy. ... le pavillon de complaisance des Kerguelen, vous voulez inclure les autres pavillons de complaisance dans vos évaluations de position de notre flotte.

Lors d'un débat au Sénat au mois de mai, vous avez déclaré, et vous l'avez répété aujourd'hui, que la place d'une nation maritime ne se juge pas au nombre de navires ni au

nombre de marins sous pavillon national. En attendant, malheureusement, notre pavillon n'assure plus que 15 p. 100 de nos échanges maritimes contre 30 p. 100 il y a seulement dix ans.

Avec le pavillon de complaisance se développe la navigation de navires trop âgés, peu sûrs, constitués d'équipages surexploités dans des conditions scandaleuses, peu formés. Tout cela augmente les risques d'accidents maritimes, comme en a témoigné la collision récente en baie de Seine de deux navires, dont l'un sous pavillon de complaisance.

Ainsi encouragés, les armateurs poursuivent leurs attaques contre le statut et les conditions de travail des personnels ; ils exigent d'allonger le temps de travail, de réduire les effectifs sur les navires, de licencier du personnel titulaire afin de le réembaucher sous contrat à durée déterminée.

Selon vous, il serait dépassé, en quelque sorte démodé, de mesurer notre activité maritime à l'aune des tonnages transportés sous pavillon français et transitant dans nos ports. Naturellement, les députés communistes ne proposent pas que la flotte française ne desserve que les ports français au nom d'on ne sait quel protectionnisme exagéré. Mais il faudrait mener une action persévérante de reconquête des marchés perdus afin que le pavillon national - il existe - et nos ports, dont l'avenir est en question, occupent une place importante dans le commerce extérieur maritime de notre pays.

Si les aides consacrées à la flotte de commerce progressent dans le budget de 1988, elle servent principalement à diminuer les activités maritimes sous pavillon français. Ainsi, les huit compagnies actuellement bénéficiaires de l'aide structurelle ne se sont engagées qu'à conserver trente navires sous pavillon français sur les cent vingt navires qu'elles maintiennent en exploitation. Voilà la vérité !

L'octroi de cette aide devrait dépendre de critères de maintien de la flotte sous pavillon national, de maintien des effectifs de navigants. Il devrait correspondre à des engagements précis de contribution par les armements concernés à la résorption du déficit de la balance de nos transports maritimes, d'accroissement du taux de couverture de notre commerce extérieur par mer.

Vous faites tout le contraire !

Ainsi, les dotations de la C.G.M. n'auront servi qu'à réduire la capacité de sa flotte et l'emploi, alors qu'il faudrait que la compagnie nationale renouvelle dès à présent sa flotte. Elle pourrait le faire en passant commande auprès des chantiers français de nouveaux navires et jouer ainsi son rôle d'armement maritime national à vocation mondiale, susceptible d'être présent sur les principales liaisons internationales.

Votre politique est aussi néfaste pour nos ports qu'elle l'est pour notre flotte. Tout se tient.

Vous annoncez que 1987 sera l'année des ports maritimes. Mais des centaines d'emplois ont déjà été supprimés en amont et en aval. En réalité, ce budget pérennise la faiblesse chronique de la participation de l'Etat aux dépenses d'entretien des ports autonomes. Cela aggravera leurs résultats et réduira leur capacité d'autofinancement.

Les « plans d'entreprise » que vous allez mettre en place dans chaque port devraient porter sur des objectifs précis de reconquête des trafics, reposer sur l'engagement des chargeurs et des armateurs, qui sont présents dans les conseils d'administration des établissements publics. Faute de quoi, ces plans continueront d'être des incitations à la casse de l'emploi, sous couvert de modernisation.

Vous refusez de prendre les mesures permettant de valoriser l'atout incomparable que constitue la façade maritime française. Les attaques qui se multiplient contre le statut de 1947 des ouvriers dockers montrent que vous tenez surtout à ce que les dotations octroyées servent contre l'emploi, pour continuer à réduire les effectifs.

Quels que soient les modes de gestion, les financements, publics ou privés, la manutention, l'utilisation et l'entretien des outillages et installations doivent, selon nous, revenir à des personnels appartenant à des établissements publics ou relevant du statut des dockers.

Dans le budget de l'industrie, les dotations destinées à la navale sont en forte baisse. Comme si l'énorme gâchis que constitue la « restructuration » de notre construction navale était désormais terminé à vos yeux.

Les travailleurs des chantiers A.C.H., au Havre, et des chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, ont arraché des commandes de navires de très haute technologie. La réparation navale est un des outils indispensables à l'activité de nos ports. Les plans de licenciement successifs ont aujourd'hui que des navires qu'il serait possible de réparer en France ne peuvent plus l'être faute d'effectifs suffisants.

Pourtant, des possibilités existent : par exemple, avec la transformation des navires de la S.N.C.M., la société nationale maritime Corse - Méditerranée.

Les armateurs doivent s'engager, par accord avec les réparateurs, à recourir de façon importante aux services de la réparation navale pour les arrêts techniques et les travaux de modernisation de leurs navires.

Parlons de la pêche. Votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat, prévoit pour 1988, par rapport à 1987, une chute de plus de 35 millions de francs des moyens d'engagement pour ce secteur. Sont particulièrement touchés les crédits destinés à l'amélioration et à l'organisation des marchés.

Une fois de plus, le Gouvernement a cédé aux injonctions de Bruxelles, comme vous cédez sur la question des quotas.

L'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne se révèle bien être, comme nous le disions, une arme tournée contre notre pêche.

Alors qu'il faudrait renforcer la protection de nos navires, ainsi que la surveillance et la sécurité maritimes, cette année encore votre projet de budget accuse de fortes chutes de crédits - en fonctionnement comme en équipement - dans le domaine des polices et de la signalisation maritimes.

Au total, vous avez poursuivi, en l'aggravant, la politique des pêches menée par vos prédécesseurs. Le résultat est là, terrible : 7 milliards de déficit de la balance commerciale des produits de la mer - un déficit en augmentation constante depuis plusieurs années.

Nous proposons, au contraire, une politique ambitieuse pour notre pêche. Priorité devrait être d'obtenir - sous peine de faire jouer les clauses de sauvegarde - une répartition plus équilibrée des quotas de pêche en liaison avec les organismes professionnels, la suppression des pratiques déloyales de nos partenaires anglais et espagnols, la mise en œuvre de l'article 117 du traité de Rome, qui harmoniserait mieux les conditions de la concurrence par un progrès général et une mise à niveau des conditions sociales faites aux marins du commerce et de la pêche dans tous les pays de la C.E.E. et un renforcement de la sécurité et des moyens de sauvetage en mer.

Nous proposons également la négociation d'un volet spécifique pour la Méditerranée avec nos partenaires afin, notamment, de préserver et de reconstituer des stocks sur le plateau continental au large du Languedoc-Roussillon.

Au fond, il en est de la pêche, de la navale ou de la flotte comme de chacun des maillons de la filière maritime : leur modernisation et leur développement solidaires et réciproques ne peuvent avoir lieu qu'en liaison étroite avec le développement économique du pays, au bénéfice des hommes.

Nos ports, notre façade maritime sont un atout considérable à condition que, derrière, le tissu industriel ne soit pas défait. Il faut au contraire que ce tissu soit resserré, développé et modernisé à temps. De ce point de vue, l'identité de la France comme grand pays industriel, moderne, avancé, indépendant est mise en péril par la politique que vous poursuivez.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez parlé de « la nécessité de réussir la grande mutation de notre activité maritime », dans la perspective d'un grand marché européen, après la mise en application de l'Acte unique. Mais quand on sait que le rapport Guichard envisage la transformation de notre pays en un véritable désert agricole et industriel, on comprend que la mutation dont vous parlez correspond purement et simplement à la liquidation de la filière maritime, devenue désormais à vos yeux inutile.

La régression du budget de la mer et du budget de la navale aura des conséquences graves sur l'activité maritime et industrielle, et sur l'emploi.

Les députés communistes, monsieur le secrétaire d'Etat, ne voteront donc pas votre projet de budget.

Avec l'ensemble des travailleurs de la filière maritime, ils continueront de s'opposer à votre politique d'abandon national. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

M. Aimé Kergueris. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de la mer qui nous est présenté aujourd'hui, s'inscrit, contrairement à ce qu'en disent les rapporteurs pour avis, dans un contexte général de redressement économique du pays. Il dénote une fois de plus la volonté du Gouvernement de privilégier les investissements productifs par rapport au fonctionnement. Nous nous en réjouissons.

Le temps de parole qui m'est imparti ne me permettra pas de m'appesantir sur chaque grand secteur de votre ministère. Je me limiterai donc à l'essentiel.

La flotte de commerce française est un des supports importants de notre économie. A ce titre, elle a retenu, monsieur le secrétaire d'Etat, toute votre attention et elle a fait l'objet l'an dernier d'un large plan de restructuration, plus communément appelé Plan Guellec, dont vous assumez en quelque sorte la paternité.

Sans vouloir revenir sur les propos tenus, je souhaite rappeler brièvement le double enjeu que représente pour la France l'utilisation de sa flotte de commerce.

L'enjeu est d'abord commercial.

Notre commerce extérieur représente environ 48 p. 100 de notre P.N.B. Ce simple taux suffit à lui seul à nous faire comprendre l'intérêt qu'il y a pour nous à maîtriser nos échanges, donc nos transports, une maîtrise qui nous assure, outre un secteur d'activité supplémentaire, un enrichissement du produit vendu.

L'enjeu est aussi industriel.

A l'heure des échanges internationaux, de la course aux techniques de pointe, sans cesse « devancées », un pays ne peut prendre le risque de confier l'exportation de ses performances technologiques à d'autres que lui ! Il importe donc que les industries françaises trouvent en France des transporteurs maritimes capables de relever le défi, quelles que soient les dessertes.

Votre plan, présenté l'an dernier au Parlement, tendait essentiellement à donner à la marine marchande française les moyens de résister à la concurrence internationale et à maintenir la France au rang des grandes puissances maritimes. Pourriez-vous, dès lors, nous donner les premiers résultats obtenus dans ce sens à ce jour ?

S'agissant du régime d'assurance volontaire à l'E.N.I.M., la mesure annoncée par vous l'an dernier, a retenu, monsieur le secrétaire d'Etat, toute l'attention des compagnies maritimes et des officiers marins français.

En effet, votre plan prévoyait et prévoit toujours pour une période de cinq ans - je crois qu'elle a été portée à dix ans - une affiliation volontaire des marins français naviguant sous pavillon étranger.

Je ne vous surprendrai pas en vous rappelant que la mesure la plus attendue reste essentiellement la possibilité de cotiser à l'E.N.I.M. à taux réduit. Je crois, comme vous, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'avenir maritime de la France : mais on ne peut relever un secteur sans s'attacher aux hommes. Une telle mesure, j'en suis sûr, participerait à l'effort engagé depuis plus d'un an.

Je souhaite donc vivement connaître les possibilités en ce sens dès aujourd'hui.

Pour ce qui est des pêches maritimes, la rupture des négociations avec le Canada risque de supprimer purement et simplement tout un métier, celui de la haute pêche hauturière. Quels sont, monsieur le secrétaire d'Etat, vos moyens d'action ?

Nous assistons également tous les jours à des conflits entre métiers différents de pêcheurs français et espagnols. Quels sont vos moyens d'assistance et de protection des pêcheurs français agressés chaque jour dans l'exercice de leur profession, tout en respectant les accords communautaires et les accords bilatéraux franco-espagnols ? Les accords, il ne suffit pas de les signer : encore faut-il se donner les moyens de les faire respecter !

D'un autre côté, les Coremode, comités régionaux de modernisation, se réunissent ces jours-ci. Or que constatons-nous ? La demande à la construction de chalutiers excède de beaucoup les possibilités de prêts bonifiés. Ainsi, en Bretagne

les trois cinquièmes de l'enveloppe de 1988 sont utilisés pour financer la fin du programme 1987. Une partie des subventions régionales ne peut être utilisée faute de prêts bonifiés correspondants.

Dans le milieu de la pêche aussi le chômage existe. Les investisseurs sont là. Or l'enveloppe des prêts bonifiés diminue de 5 p. 100. La caisse régionale de crédit maritime Morbihan-Loire Atlantique avait consommé ses crédits de prêts bonifiés à 5 p. 100 à hauteur de 35,5 millions de francs à la fin du mois d'août 1987. Ses prévisions font apparaître un manque de 30 millions de francs environ jusqu'à la fin de l'année.

Je ne parlerai pas de la caisse du Finistère que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, et où les besoins sont encore plus marqués. Pour satisfaire les premières nécessités, il faudrait une enveloppe d'au moins 60 millions de francs.

Au sujet des ports de commerce français, je tiens à vous féliciter pour l'action que vous avez entreprise en leur faveur.

Dans ce secteur, ô combien important dans l'économie de notre pays, la compétitivité passe bien sûr par celle de nos entreprises maritimes, mais également par celle de nos ports et, plus exactement, par la compétitivité des services portuaires que nous pouvons offrir : ces services incluent aussi bien les conditions d'acheminement terrestre que le passage portuaire lui-même.

Votre projet prévoit une dotation de 1,4 milliard de francs en capital en faveur des ports autonomes. Tout en me réjouissant de ce plan d'envergure, je note que de larges questions restent en suspens, notamment en ce qui concerne les critères de répartition de l'enveloppe entre les ports autonomes. Je souhaite que vous nous donniez quelques indications supplémentaires.

En outre, cette dotation aura-t-elle une incidence sur l'aide de l'Etat aux ports nationaux, car ils en ont aussi bien besoin ? Le port de Lorient a un besoin urgent de modernisation. Avez-vous les moyens d'aider ainsi les collectivités territoriales ?

Quant à l'ostréiculture, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de souligner la satisfaction des professionnels face au récent décret que vous avez pris, permettant notamment à un ostréiculteur de choisir son successeur. La nouvelle réglementation permet, en effet, aux professionnels de s'organiser en leur en donnant les bases juridiques et économiques supprimées par le décret de mars 1983.

Néanmoins, je voudrais appeler votre attention sur le domaine plus précis de la commercialisation. La mise en place de structures capables de vendre un produit frais et de qualité apporterait à ce secteur une aide indispensable à son développement.

Si nous voulons gagner la bataille de la concurrence et de la compétitivité de 1992, il importe que nous dégagions dès maintenant les moyens propres à nous assurer le succès, notamment financiers.

L'agro-alimentaire fait encore aujourd'hui la force de nos échanges extérieurs. Pour être parvenue à son dynamisme, il a fallu que l'agriculture sache s'organiser pour produire et vendre.

Nous trouvons là des éléments de référence que vous pourriez très bien adapter à l'ostréiculture. Cela requiert des moyens financiers pour aider à la mise en place de groupements de producteurs et de S.I.C.A. de vente. Les sommes ainsi mises à la disposition des professionnels seront hautement valorisées, j'en suis persuadé, avant l'échéance de 1992.

S'agissant du régime social des marins, sans revenir sur ce qui vient d'être dit par mes collègues, je traiterai d'un point qui tient particulièrement à cœur aux intéressés : le plan de rattrapage des pensions.

En ma qualité de député d'un département maritime, je rencontre fréquemment des pensionnés de la marine marchande. Je les écoute, et je suis heureux de pouvoir ce soir reprendre le principal de leur préoccupation pour essayer d'y apporter une solution. Leur situation exige une action de notre part.

Permettez-moi donc, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'occasion de ce débat budgétaire, d'insister auprès de vous pour obtenir cette année la seconde moitié de la dernière tranche de rattrapage du rapport constant. Vous l'aviez promis ! Les pensionnés de la marine marchande comptent fermement sur vous.

S'il est un domaine dont dépend l'avenir du monde maritime, c'est bien celui de la formation professionnelle maritime. Il doit, à mon avis, retenir toute notre attention.

Depuis quelques années, la formation maritime n'a cessé de se développer afin d'adapter les techniques et les hommes. Les métiers qui touchent à la mer restent, et resteront, des métiers à haut risque. Ils exigent des capacités techniques, donc des enseignements de qualité.

Actuellement, il existe dix-huit écoles d'apprentissage maritime, réparties sur le littoral. Outre le fait qu'elles constituent une excellente ouverture en cas d'échec scolaire, elles permettent aux jeunes de se familiariser avec toutes les techniques de la pêche et de la navigation.

Sans m'étendre davantage sur leur fonction et leur utilité, j'insisterai, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la situation de ces écoles, plus particulièrement sur leur situation financière.

La loi sur la décentralisation a transféré aux régions un certain nombre de charges, allégeant ainsi celles de l'Etat, mais, dans le méandre des textes, personne ne sait plus qui a en charge quoi.

La formation maritime se trouve donc dans une situation très inconfortable, et déficitaire, et elle est devenue encore plus déficitaire avec la suppression de l'aide du fonds social européen.

Enfin, j'appelle votre attention sur l'arrêté du 24 août 1987 instituant un contrôle des comptes par un contrôleur financier, chargé, entre autres, d'exiger avant l'ouverture d'un cours que le budget en soit bouclé.

Cette dernière mesure n'est pas sans poser de problèmes car, on le sait, les décisions des conseils généraux et des conseils régionaux se prennent, en général, au mois de janvier ou au mois de février de l'année suivant l'ouverture du cours.

Je crois sincèrement, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il serait bon de redéfinir clairement en ce domaine les règles du jeu financier, afin de préciser les modes de financement, notamment la part qui revient à chaque partenaire.

Pour terminer, j'évoquerai un problème qui, bien que n'étant pas directement lié au budget, n'en intéresse pas moins les professionnels et le cadre financier du secteur maritime. Je veux parler de la loi bancaire et de ses incidences sur la société centrale de crédit maritime mutuel.

Un capital minimum de 15 millions de francs étant imposé, cet organisme et, plus précisément, un certain nombre de caisses, risquent de se retrouver dans une situation très difficile au regard de la loi.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour soulever devant vous ce problème qui commande tout le secteur de la pêche artisanale et semi-industrielle ; la solution pourrait être trouvée dans une approche plus globale tendant à considérer le crédit maritime en tant que système fédéral, et non pas caisse par caisse.

Sans entrer davantage dans les détails, je serais heureux que vous puissiez réfléchir à cette approche et me donner votre sentiment.

En conclusion, depuis bientôt deux ans déjà, votre approche nouvelle de l'utilisation des crédits du secrétariat d'Etat à la mer commence à porter ses fruits.

Les professionnels que nous côtoyons tous les jours en sont parfaitement conscients. Aussi, nous vous disons, monsieur le secrétaire d'Etat : continuez dans cette voie.

Pour ces raisons le groupe U.D.F. votera votre projet de budget. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Guy Lengagne.

M. Guy Lengagne. Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a quelques jours je vous ai écrit pour vous faire part de mon inquiétude. Si j'interviens ce soir, c'est non pour engager une polémique avec vous, car j'ai essayé depuis un an et demi de l'éviter, mais simplement pour manifester très clairement l'inquiétude que j'éprouve.

Nous avons divers sujets de préoccupation. M. Jean Lacombe et M. Louis Le Pensec ont traité de certains d'entre eux, et je n'y reviendrai donc pas. Néanmoins, il est plusieurs autres points sur lesquels je veux appeler votre attention, sans m'étendre, mais ce ne sont pas des points de détail.

D'abord, s'agissant du personnel, j'ai constaté que 39 postes étaient supprimés dans votre projet de budget. Je sais ce qu'est la rigueur financière. Les suppressions de postes résultent d'une mesure générale de diminution de dépenses de l'Etat. Reste que je suis extrêmement inquiet ! Au fil des années, on a supprimé des postes, en effet, mais je me demande si l'on n'est pas en train, avec ces suppressions, de s'attaquer maintenant aux « œuvres vives », pour résumer la situation. Certains quartiers ne se trouveront-ils pas - s'ils ne s'y trouvent déjà - en difficulté ?

Pour ce qui est des phares et balises, dont on parle assez peu souvent, j'ai noté, monsieur le secrétaire d'Etat, que les crédits étaient en diminution - je pense en particulier au chapitre 53-32. Mais, me répondrez-vous, des crédits naguère inscrits pour le phare d'Ouessant sont effectivement supprimés. N'était-ce pas l'occasion pour vous de renforcer en matériel le service des phares et balises ? Vous avez la chance d'avoir un service particulièrement dévoué, dont le directeur mélas ! devra bientôt prendre sa retraite. Ce service réclame, à juste titre, du matériel plus moderne. La baisse des crédits donne certainement une image très mauvaise de notre pays dans ce domaine.

Je ne mentionne que pour mémoire - un de mes amis interviendra sur le sujet - la baisse des crédits de lutte contre la mer ; qu'il s'agisse de l'aide à l'investissement ou de l'investissement direct. Après les jours de tempête que nous avons connus, il apparaîtra très vite que les crédits prévus sont insuffisants.

J'en viens à un problème plus vaste, celui des pêches maritimes. Au chapitre 44-36, ont été supprimés 46,5 millions de francs. Effectivement, vous vous êtes heurté à un problème que j'ai moi aussi connu : la mise en conformité du F.I.O.M., fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et de la conchyliculture, avec la réglementation communautaire. Vous avez donc supprimé des crédits naguère affectés au F.I.O.M. A mon avis, vous avez eu cette année la main particulièrement lourde ! Que l'on soit obligé de diminuer les crédits du F.I.O.M. je le conçois ; mais à ce point ? Je reste quelque peu perplexe.

Vous avez aussi diminué les crédits consacrés à la modernisation et au développement des entreprises de pêche. Il s'agissait, je crois, là aussi, de respecter la réglementation communautaire ; mais, quand on voit les bouleversements monétaires actuels, il serait peut-être bon de garder quelque part une poire pour la soif. Nous nous comprenons...

Je souhaite que vous n'ayez pas à utiliser les 46,5 millions de francs que vous supprimez qui auraient été sans doute les bienvenus pour améliorer l'investissement.

Vous avez souligné cet après-midi - et je m'en réjouis avec vous - que la Communauté européenne est décidée maintenant à aider à l'investissement dans les navires de plus de 33 mètres entre perpendiculaires. La mesure précédente ne me paraissait pas juste. Vous l'avez partiellement compensée, dans la mesure où vous avez essayé de faire un équilibre entre les ports.

On prétend que les crédits communautaires permettraient de construire deux chalutiers seulement en 1988. Je n'ai pas de renseignements complémentaires ; je vous demanderais de me répondre à ce sujet.

Je voudrais surtout savoir si vos crédits suffiront à faire face aux demandes d'investissements pour la pêche industrielle fraîche ou destinée à la congélation.

Vous avez souligné vous-même l'absence d'investissement pendant des années. Il y a maintenant des demandes. Comme vous, je m'en réjouis. Mais pourrez-vous satisfaire les demandes des armateurs de nos grands ports français qui se décident, enfin, à se tourner vers l'avenir tout en respectant la réglementation communautaire, que je sais assez stricte ? C'est là que les 46,5 millions de francs dont je parlais auraient permis d'améliorer la situation !

J'en viens à ma préoccupation principale.

Le Premier ministre a annoncé l'affectation de 1,4 milliard de francs aux ports autonomes. En soi, c'est une bonne mesure. Quand on connaît comme moi leur endettement, leur faire une dotation en capital est une bonne chose.

Seulement, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez la responsabilité de l'ensemble des ports français, y compris des ports d'intérêt national. Il y a les ports autonomes, mais il y a les autres. Qu'allez-vous faire pour eux ?

Vous avez déclaré cet après-midi - je cite de mémoire : évitons d'opposer les ports entre eux. Mais c'est le Premier ministre qui le fait !

Examinons le problème de manière très concrète. Vous allez aider certains ports autonomes, Dunkerque et Bordeaux, par exemple, qui sont particulièrement endettés. Mais Calais et Boulogne le sont aussi !

Je citerai une anecdote. Un trafic de farine se développe actuellement dans l'un des ports. Or les ports de Rouen et Dunkerque lorgnent manifestement sur ce trafic. Dès l'instant où vous, qui avez la responsabilité de tous les ports français, vous favorisez deux des ports par rapport à un troisième, vous entraînez inéluctablement une diminution de l'activité de ce troisième port qui n'est pas un port autonome.

Mais la responsabilité de ces difficultés, je crois, ne peut pas vous être directement imputée. On parlait précédemment du rapport Guichard. J'y ferai également allusion. Je me demande, en effet, si cette aide exceptionnelle accordée aux seuls ports autonomes ne traduit pas la volonté qu'a exprimée notre collègue Antoine Rufenacht, non en tant que rapporteur mais, il l'a précisée, à titre personnel. Il s'est demandé, en effet, s'il ne faudrait pas simplement développer deux ensembles portuaires, celui de la Basse-Seine et celui de Marseille. J'avais d'ailleurs curieusement entendu la même proposition, il y a quelques années, pour le port du Havre, faite par un membre du conseil d'administration.

Alors, si l'on s'en tient à la rationalité économique, que le directeur des ports tienne ce langage, c'est normal. Mais que ce soit le Premier ministre qui le tienne, lequel a non seulement la responsabilité des ports, mais aussi celle de l'aménagement du territoire, je trouve que c'est très dangereux.

En effet, que va-t-il se passer si l'on n'y prend garde ?

Les ports nationaux qui ne bénéficieront d'aucune aide autre que celle que vous leur accordez disparaîtront alors qu'à l'intérieur du territoire - nous le savons - ils font vivre des régions.

M. le président. Monsieur Lengagne, je ne veux pas vous interrompre, mais vous avez largement dépassé votre temps de parole !

M. Guy Lengagne. J'ai presque terminé, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous risquez de tuer ces petits pays dont parle Braudel dans *l'Identité de la France*. Cette décision est du type de celles qui concernent le T.G.V. et qui consistent à choisir un tracé sans s'intéresser à ce qui se passe ailleurs - je pense en particulier à la Picardie, à tout le littoral du Nord - Pas-de-Calais. Elle rejoint celles qui sont prises lorsqu'on ferme une mine sans se préoccuper de ce qui se passe dans le bassin ; je me demande si on ne risque pas ainsi, et sur ce point, seulement, je suis d'accord avec mon collègue Leroy, de transformer en désert des régions entières.

Je vous assure que ce n'est pas une polémique que j'engage avec vous : je suis profondément inquiet de voir cette mécanique qui se met en marche au risque de détruire tant de ports qui ont fait la vie de tout notre littoral.

Enfin, si j'étais malicieux - mais je ne le suis pas ! - je vous demanderais avec l'argent de quelle privatisation vous allez financer ce 1,4 milliard de francs. Mais c'est peut-être à M. Balladur de répondre à cette question !

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne vous étonnez pas si, porte-parole de mon groupe, je vous annonce que, pour un certain nombre de raisons qui ont été avancées par mes prédécesseurs et pour quelques-unes que j'ai évoquées, les députés socialistes ne voteront pas votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Pascal Arrighi. Monsieur le secrétaire d'Etat, l'excellent rapport présenté au nom de la commission des finances par notre collègue M. Rufenacht a complété le document que vous avez présenté au Havre le 21 septembre dernier à l'occasion de la visite du Premier ministre.

Ce rapport et ce document insistent sur la filière portuaire que vous avez définie et reconnue - je vous cite - comme un véritable enjeu national. Dans le court laps de temps qui m'est imparti, je me limiterai, en illustrant mes propos par l'exemple du port de Marseille, aux trois aspects financiers, sociaux et techniques de cette filière.

D'abord, les problèmes financiers. Les moyens que consacre le budget, en dépit d'une légère progression, auraient été nettement insuffisants s'ils n'avaient été complétés par la dotation de 1 400 millions de francs sur laquelle plusieurs orateurs se sont exprimés, dotation accordée aux ports autonomes pour permettre de restaurer leur situation financière.

Intervenant l'an dernier dans la discussion budgétaire sur ce problème des investissements, j'avais rappelé un propos ancien du président Paul Reynaud, qui avait coutume de dire - et la proportion est longtemps restée identique - qu'on dépensait à Rotterdam chaque année pour l'aménagement et l'entretien du port plus que dans les 117 ports français réunis. Je rappelai aussi que les investissements dans le seul port de Zeebrugge, en Belgique, équivalaient en 1986 à ceux de tous les ports autonomes français.

Reconnaissant les besoins de la filière portuaire, le Gouvernement a donc décidé que 104 milliards de centimes seront prélevés sur le profit de la privatisation et accordés aux six ports autonomes pour alléger le poids de leur endettement ; mais comment sera répartie cette dotation ? Vendredi dernier, à Marseille, le Premier ministre a indiqué que le port pourra recevoir une somme correspondant au tiers de sa dette, somme qui pourrait approcher, a-t-il dit, les 30 milliards de centimes.

Pour arrêter un chiffre définitif, ne vous bornez pas à un calcul purement arithmétique et comptable, tenez compte plutôt de la capacité du port à appliquer son plan d'entreprise.

Puis-je me permettre de suggérer que soit prévue, au sein de la dotation, une partie mobilière qui tienne compte de la volonté de chaque port de reconquérir les trafics et puis-je demander aussi qu'un arbitrage du Premier ministre entre votre secrétariat d'Etat et le ministre des finances impose que cette dotation soit donnée sans rémunération ?

Cet après-midi, vous avez évoqué ce problème de la rémunération et vous avez dit que, peut-être, pendant les premières années, elle ne serait pas due. Or il serait souhaitable que la Rue de Rivoli ne perpétue pas le système des prêts du F.D.E.S. qui s'accompagnaient, même s'ils étaient limités, d'une charge d'intérêts, système que la dotation aux ports veut précisément effacer. La dotation doit se faire sans rémunération car, selon le vieil adage juridique, qui peut s'appliquer dans les relations entre l'Etat et les ports autonomes, « donner et retenir ne vaut ».

Je vous en supplie, répartissez la dotation et consacrez au port de Marseille le chiffre haut de la fourchette donnée par le Premier ministre, soit 30 milliards de centimes, et accordez cette dotation sans rémunération.

Mais la filière portuaire ne doit pas se limiter à mettre en place des instruments financiers. Ce sera ma deuxième observation : il faut régler les problèmes sociaux.

En France, comme à l'étranger, et que ce soit à Gênes ou à Rotterdam, les autorités portuaires se heurtent aux défis des organisations syndicales de dockers. Au nord comme au sud, les syndicats mènent un combat d'arrière-garde pour s'opposer aux diminutions d'effectifs et aux programmes de modernisation, et je ne veux pas parler des arrêts de travail qui sont suicidaires et qui alourdissent les pertes d'exploitation.

Le port autonome de Marseille, par son président et son directeur, a rappelé cette semaine au syndicat des entrepreneurs de manutention et au syndicat des dockers qu'il est indispensable d'aboutir à des coûts au plus égaux à ceux des ports de la mer du Nord, mais il est vrai qu'il est toujours difficile de rapprocher les points de vue.

Pour ce faire, récemment, à Gênes, il avait été fait appel au prélat que l'on disait le plus conservateur d'Italie. Toutes les parties avaient demandé l'arbitrage du cardinal Siri, alors qu'il était encore archevêque de Gênes, arbitrage qui a été rendu par ce prélat et qui a été appliqué. Or l'Etat ne peut et ne doit pas se désintéresser des négociations. Un plan social doit accompagner, à Marseille comme ailleurs, les mesures permettant à nos ports de retrouver leur compétitivité. Il est indispensable que l'ensemble des partenaires, mais aussi l'Etat et les collectivités locales, participent financièrement à un plan social et que, chaque fois que des conflits deviennent inextricables, qu'ils durent, l'Etat s'entremette pour que soit désigné un arbitre à l'autorité morale incontestée.

Enfin, et plus rapidement, le dernier point de mon intervention sera consacré aux aspects techniques de la filière portuaire. Les différences de coûts sont liées à des restructurations, à des problèmes de concurrence, à la disparition de règles obsolètes qui, au nom d'une péréquation nationale, pénalisent les ports qui, précisément, recherchent les conditions d'un progrès technique.

L'étranger ne s'y trompe pas ; si des efforts sérieux sont tentés, il tourne à nouveau ses regards sur nos ports. Récemment, douze compagnies étrangères d'armateurs, qui assurent la desserte des Etats-Unis au départ de Marseille et de Fos, se sont réunies en conférence et ont marqué leur espoir que le port autonome de Marseille entreprenne des actions pour remonter la pente ; mais il ne peut y arriver tout seul.

Puis-je évoquer le manque de fiabilité lié à des pillage sur les quais et souhaiter une plus grande surveillance policière et une meilleure coordination de la douane avec la police ?

Puis-je aussi formuler le souhait que les règles en matière portuaire fassent l'objet d'une nouvelle codification et que la loi, déjà vieille, du 6 septembre 1947 soit rajeunie ?

Tous ces aspects de modernisation, financiers, sociaux et techniques, se lient. Retenons ce principe, pour conclure : quand une clientèle s'en va vers des ports concurrents, elle risque d'y demeurer à jamais. Préparons-nous aux échéances européennes qui nous attendent.

J'aurais pu évoquer, monsieur le secrétaire d'Etat, les zones d'ombre de votre budget, ce faisant j'aurais affaibli mon propos sur cet enjeu national qu'est la filière portuaire. C'est parce que vous vous êtes efforcé, monsieur le secrétaire d'Etat, de lui donner aide et vigueur que le groupe Front national votera le budget de la mer. (Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])

M. le président. La parole est à M. Gérard Grignon.

M. Gérard Grignon. Dans les circonstances actuelles, le secrétaire d'Etat à la mer que vous êtes ne sera pas surpris que je consacre les quelques minutes de cette courte intervention aux problèmes de la pêche industrielle à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Vous le savez, la mauvaise volonté, la mauvaise foi des Canadiens qui tout en affichant une hypocrite amitié avec la France, méprisent le droit international, placent Saint-Pierre-et-Miquelon dans une situation économiquement et socialement dramatique que notre pays se doit de gérer au mieux.

Les négociations franco-canadiennes sont interrompues. En attendant, que faire ?

Eh bien, d'abord, ne pas se laisser faire ! En affirmant l'autorité de la France dans la zone économique que, de droit, nous devons revendiquer.

L'unique moyen d'affirmer cette autorité est de renforcer la présence de la marine nationale française dans cette zone afin de permettre à nos chalutiers de pêcher en toute quiétude. Affirmer cette autorité, c'est aussi se donner les moyens d'y interdire les activités de pêche canadiennes.

Tant qu'un tribunal international n'aura pas statué sur le problème frontalier, la France doit marquer son propre territoire, et, par voie de conséquence, protéger l'activité et les droits de pêche de ses chalutiers, préserver et contrôler la ressource, interdire toute activité de pêche canadienne.

Cette remarque ne concerne pas que la pêche à la morue mais également celle de la coquille Saint-Jacques. Les deux gisements de coquilles que les Canadiens exploitent chaque année se situent dans notre zone économique. Tant que le Canada persistera à adopter une attitude irraisonnable, indigne d'une nation civilisée, la France doit lui interdire toute activité de pêche dans notre zone. Pour cela, le renforcement de notre présence militaire est indispensable.

La France, devant l'inadmissible guerre économique que le Canada nous a déclarée, doit donc imposer sa présence. C'est le premier point.

Le deuxième point concerne l'activité de pêche elle-même dans notre propre zone économique. Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, que les missions scientifiques française et canadienne ont conclu à la bonne santé des stocks dans le 3PS. Et vous savez aussi que la zone grise ne couvre pas tout le 3PS, loin s'en faut ! Le Canada, cette année, a interdit à nos chalutiers des secteurs de pêche traditionnels et particulièrement poissonneux tels le 3PN à l'entrée du golfe du Saint-Laurent et surtout le banc de Burgeo et le chenal au Flétan dans le 3PS.

En juin dernier, nous avons pu constater que des chalutiers de Saint-Pierre-et-Miquelon éraient désespérément à l'intérieur de la zone grise, à la recherche de la ressource, étroitement contrôlés par les Canadiens pendant que ces derniers remplissaient leurs filets tout à côté dans le chenal au Flétan. Actuellement, le *Côte-Saint-Jacques*, dirigé par l'un des meilleurs capitaines de pêche de l'archipel, n'a réussi à entrer dans ses cales que 25 tonnes de poisson au bout de cinq jours de pêche.

Le Canada n'a pas renouvelé ses quotas dans les secteurs 2J, 3KL à la grande pêche métropolitaine. Au début de l'année 1987, les navires usines congélateurs ont pu pêcher dans le 3PS en dehors de la zone économique revendiquée par la France.

La France estimait qu'elle pouvait pêcher 26 000 tonnes dans le 3PS ainsi réparties : 12 000 tonnes pour les armements métropolitains, 14 000 tonnes par les armements de l'archipel. Dans les circonstances actuelles, il est indispensable que les armements métropolitains, saint-pierrais et miquelonnais parviennent au plus vite à un consensus sur la politique de pêche à mener dans notre zone. Les chalutiers de l'archipel sont privés des quotas du golfe. Nos besoins sont de 30 000 tonnes : 10 000 tonnes pour Miquelon, 20 000 tonnes pour Saint-Pierre. Il ne serait pas raisonnable d'exercer toute la pression de pêche des chalutiers de l'archipel et des navires usines congélateurs de métropole sur l'unique zone grise.

Il y aurait là un danger évident, celui de menacer la ressource rapidement.

Les marins de l'archipel savent bien que l'accès à cette unique zone pour leurs six chalutiers est insuffisant et que cette exploitation concentrée de la ressource menacera rapidement les stocks.

Ne nous voilons pas la face. Après les décisions canadiennes, la situation de notre pêche industrielle et donc celle des salariés qui vivent de la mer est devenue dramatique. Mais reconnaissons que l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est le plus sévèrement touché au titre de l'emploi, qu'il est gravement menacé dans son avenir même car, sans la pêche, comme le remarquait le ministre Bernard Pons l'autre jour, c'est la mort de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Cela se produit dans une période où les statistiques du chômage dans l'archipel sont inquiétantes. Il y aura donc des choix à faire. Parmi ces choix, les activités de pêche de l'archipel devront être prioritaires dans la zone que nous devons revendiquer et dans les circonstances actuelles.

Donc, que faire en attendant qu'une cour internationale statue ?

Renforcer la présence de notre marine nationale dans la zone grise et intensifier son action ; y interdire toute activité de pêche canadienne ; gérer intelligemment la pénurie et considérer les activités de pêche de l'archipel comme prioritaires ; mettre en place effectivement la réglementation des activités de pêche prévue par le décret n° 87-182 du 19 mars 1987.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, vous savez que je demeure très attaché à la défense d'une ancienne revendication des pensionnés de l'E.N.I.M., à savoir la revalorisation de leur retraite, requête justifiée par un coût de la vie dans l'archipel nettement supérieur à celui de la France métropolitaine. Pouvez-vous m'indiquer à quel stade est arrivé ce dossier ?

Par ailleurs, votre département intervient dans des financements essentiels pour Saint-Pierre-et-Miquelon : subvention à l'armement Paturel-Dagort pour les liaisons intercontinentales, financement de la vedette rapide actuellement en construction, financement des deux chalutiers d'interpêche, etc. Je souhaiterais que vous me précisiez les montants réels des interventions de votre ministère concernant Saint-Pierre-et-Miquelon.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'êtes, bien évidemment, pas responsable de la situation difficile que connaît l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon due à la cynique attitude du Canada. Je voterai votre projet de budget. Mais je souhaite que vous facilitiez l'indispensable consensus entre les armateurs métropolitains et ceux de l'archipel et que vous reteniez les propositions que je viens de formuler.

M. René Couaneu. Très bien !

M. Gérard Grignon. Pour le reste, l'essentiel de l'action de votre département doit, à mon sens, porter sur les projets d'amélioration des infrastructures portuaires de Saint-Pierre-et-Miquelon et sur la cale sèche, comme s'y est engagé le Premier ministre lors de son passage à Saint-Pierre-et-Miquelon. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F., du R.P.R. et Front national [R.N.]*)

M. le président. La parole est à M. Roland Blum.

M. Roland Blum. Je tiens d'abord à vous féliciter, monsieur le secrétaire d'Etat, pour la cohérence que présente votre projet de budget.

La politique que vous conduisez, sous l'autorité du Premier ministre, a permis, durant l'année dernière, l'assainissement de la situation de notre marine, avec le plan marine marchande. Cette année, vous consacrerez des efforts correspondants à la filière portuaire et un élu marseillais conscient de l'importance de son port dans l'activité économique de la ville ne peut que s'en réjouir. C'est pour cela que j'insisterai, et vous le comprendrez parfaitement, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la nécessité de renforcer le potentiel du premier port français.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'avec un trafic total de 98 millions de tonnes, le port de Marseille a largement confirmé, en 1986, sa deuxième place européenne. Il joue un rôle majeur pour l'approvisionnement énergétique en Europe et réalise, actuellement, de gros investissements dans ce secteur pour conserver son niveau concurrentiel.

Vous savez également, monsieur le secrétaire d'Etat, que la bonne gestion de notre port a permis d'afficher de bons résultats en 1986, puisque le chiffre d'affaires a atteint 900 millions de francs, dégagant une marge bénéficiaire d'autofinancement de 120 millions. Mais ces bons résultats ne doivent pas cacher certains problèmes, notamment la stagnation du trafic des marchandises diverses et la dégradation de la part de marché de notre port.

C'est pour ces raisons qu'un plan de conquête des trafics a été adopté à la quasi-unanimité du conseil d'administration du port autonome de Marseille. Les principaux sont la réduction des effectifs du personnel du port ; un plan social de diminution des effectifs de dockers d'environ 800 personnes ; l'engagement de répercuter les gains de productivité sur la clientèle ; l'élaboration d'une nouvelle organisation du travail sur les quais.

C'est ce dernier point qui soulève d'ailleurs le plus de difficultés de la part des syndicats - notamment de la C.G.T. - qui se refusent à abandonner les méthodes archaïques de gestion. La loi du 6 septembre 1947 est aujourd'hui totalement bafoyée.

Depuis le 1^{er} octobre, le bassin est arrêté et l'application obligatoire des règles générales de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, la Cainagod, donne le droit aux dockers de percevoir 180 francs par jour pendant leur mouvement, ce qui représente un encouragement à la paralysie de nos activités portuaires.

Ce mouvement est de nature à nous inquiéter car, outre ses conséquences économiques, il pénalise l'image de marque de Marseille.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous souhaitons que le Gouvernement active la réforme envisagée de la Cainagod pour accroître la responsabilité des places portuaires.

Nous désirerions également que vous puissiez appuyer la mise en œuvre du plan social dont le coût est évalué à 200 millions de francs et je dois vous dire que la dotation en capital annoncée par le Premier ministre à Marseille, la semaine dernière, est un élément déterminant de la réussite des ambitions du port.

Nous souhaitons également que le Gouvernement puisse mettre en place rapidement des mesures adaptées pour alléger les engagements financiers des entreprises concernées, notamment au niveau des charges fiscales et sociales.

Nous voudrions enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous interveniez auprès du Gouvernement, et notamment auprès de vos collègues de l'intérieur et des finances, pour que la sécurité sur le port soit mieux assurée à la fois par les forces de police et par le service des douanes, dont les actions doivent être coordonnées.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous êtes attentif à ces problèmes. Vous pouvez donc compter sur le groupe U.D.F. pour soutenir votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

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

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, vous m'avez posé une impressionnante quantité de questions. Je suis d'ailleurs heureux que nombre d'entre elles portent sur le système portuaire français. Plusieurs d'entre vous ont même laissé entendre que la mariée était trop belle en se demandant ce que nous allions faire avec la dotation en capital de 1 400 millions de francs annoncée par M. le Premier ministre.

A ce propos je veux d'emblée souligner qu'il ne faudrait pas avoir le réflexe qui nous caractérise souvent dans ce pays et qui conduit à déclarer : « Je ne voudrais pas que les autres en profitent si je n'en profite pas moi-même ! » J'ai déjà eu l'occasion d'observer ce type de comportement lorsque nous avions obtenu, dans des conditions extrêmement difficiles, qu'une partie de notre littoral fût classée en zone sensible pour le financement des navires de pêche.

A l'époque, les seules réactions que j'ai connues, je le souligne très franchement, ont été des refus : il ne fallait surtout pas que des zones soient ainsi classées en France. Peu importait que nous soyons exposés encore plus durement à la concurrence des Espagnols, des Anglais, des Irlandais et d'autres, pourvu que, chez nous, tout le monde se retrouvât au même niveau ! Il n'est pas souhaitable qu'il en soit ainsi pour cette dotation.

Il est vrai que le Gouvernement a jugé que, compte tenu de sa nature, cette dotation devait aller aux ports autonomes en fonction d'une répartition qui sera opérée prochainement. Cela est tout à fait logique, car si nous avions voulu la répartir entre nos 117 ports principaux et secondaires il y aurait eu quelques difficultés d'attribution.

M. Guy Lengagne. Il s'agit des ports nationaux. Personne n'a parlé de ports départementaux !

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Les ports nationaux sont déjà suffisamment nombreux et il y a bien davantage de ports départementaux.

On en compte ainsi soixante-dix dans le département du Finistère, je les connais bien.

Si les ports autonomes ont été choisis en priorité, c'est parce qu'ils constituent des établissements publics qui sont tout à fait aptes à recevoir de telles dotations. En revanche, les chambres de commerce et d'industrie ne sont pas habilitées à les percevoir.

Je dois tout de même préciser que nombre de ports non autonomes d'intérêt national ont bénéficié, au cours des dernières années - vous le savez, monsieur Lengagne, puisque vous avez été ministre - d'interventions ponctuelles lorsqu'ils connaissaient des difficultés financières. Tel a été le cas lorsque vous étiez en charge de ce secteur, comme cela l'a été pour moi. De telles interventions étaient parfaitement justifiées en cas d'urgence ; je pense aux ports de Sète, de La Rochelle, de Saint-Malo et de Brest. Je crois donc utile de rappeler ces renégociations des dettes des ports d'intérêt national.

En outre - mais vous me répondrez peut-être que ce n'est pas une raison - il a été constaté que les ports d'intérêt national non autonomes bénéficient fréquemment de l'aide des collectivités locales, régionales, départementales, voire communales, alors que cela n'est guère le cas des ports autonomes.

M. Jean Beaufla. Si !

M. Jean-Pierre Destrade. Et Bordeaux ?

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Nous nous verrons quand vous voudrez pour échanger nos informations sur ce sujet. Je serai volontiers à votre disposition.

Par ailleurs, chacun doit bien reconnaître que, mis à part certains trafics, car il y a des cas particuliers dans certains ports, ce sont les grands ports français, donc les ports autonomes, qui sont très directement exposés à la concurrence

internationale. Il est par exemple évident que cela est surtout le cas pour Le Havre et Dunkerque qui sont en compétition, dans des conditions difficiles avec Anvers, Zeebrugge ou Rotterdam.

Je ne méconnais pas pour autant l'intérêt des autres ports. Je suis même étonné qu'ait été mise en cause la politique d'aménagement du territoire conduite par le Gouvernement. Il me semble que c'est tout de même la première fois que l'on décide, dans ce pays, de construire des autoroutes qui vont desservir les ports français spécifiquement ; c'est la première fois que l'on réalise des autoroutes transversales pour ne pas densifier encore cette toile d'araignée dont Paris est le centre ; je pourrais multiplier les exemples, et vous savez d'ailleurs, monsieur le ministre, que votre région ne sera pas mal servie dans ce dispositif. Elle le mérite, et cela est tout à fait normal.

En la matière, il ne faut pas nous intenter un mauvais procès. Vous n'avez peut-être pas agi ainsi à une certaine époque, mais ne nous reprochez pas de le faire actuellement, car cela correspond à notre conception de l'aménagement du territoire.

Des questions ont été posées plus précisément sur certains grands ports : sur Le Havre par M. Rufenacht, sur Marseille par M. Arrighi et M. Blum.

Cela est légitime, car ce sont nos plus grands ports, ceux au profit desquels il est nécessaire d'accomplir les plus gros efforts d'adaptation pour reconquérir le trafic qui a pris des chemins, sinon détournés, du moins différents, vers les grands ports du Nord ou, en Méditerranée, vers Gênes ou Barcelone.

Il s'agit d'un grave sujet de préoccupation et je me réjouis d'ailleurs de constater qu'il existe une convergence totale de vues entre M. Leroy et moi-même, entre M. Leroy et le Gouvernement, sur la finalité de la dotation aux ports autonomes : elle doit d'abord être utilisée à la reconquête des trafics. Il faudra consentir de gros efforts dans ce but, et les plans d'entreprise devront servir à cela.

Je sais qu'il y a actuellement des difficultés à Marseille. Une discussion difficile se poursuit dans la communauté portuaire, principalement entre les entreprises de manutention et les dockers, et vous avez souhaité, monsieur Blum, que la puissance publique intervienne. Nous sommes, certes, prêts à prendre nos responsabilités sur ce très important dossier, mais nous estimons que la discussion doit évoluer normalement jusqu'à déboucher sur un accord solide, durable et de bonne qualité, quant aux tarifs que pourra consentir et tenir le port de Marseille. Nous sommes extrêmement attentifs à la situation et nous devrions nous rencontrer très prochainement pour examiner certains des éléments constitutifs du plan social, car ce dernier doit être absolument une réussite pour le port de Marseille.

D'autres questions intéressantes ont été posées sur les ports, mais il serait trop long de vouloir les traiter toutes, et il reste à travailler sur de nombreux dossiers.

J'évoquerai cependant la réforme de la Cainagod, dont vous avez parlé, monsieur Blum, pour souligner que nous ne la réaliserons pas contre les dockers ; ce serait la plus mauvaise des formules. Il s'agit, dans ce domaine comme dans d'autres, que les discussions actuellement en cours permettent d'avancer avec eux et avec les autres partenaires, afin de construire solidement le dispositif qui devra prévaloir dans nos ports pour les années à venir. La dotation en capital doit aussi nous servir à atteindre cet objectif.

Pour ce qui concerne les pêches maritimes qui ont également fait l'objet de multiples interventions, il est certain que l'on peut toujours estimer que leurs crédits ne sont pas suffisants. Je me permets cependant de rappeler très rapidement, que les crédits pour la construction de navires sont en très sensible augmentation.

En la matière, il faudra également être attentif à la dotation en prêts bonifiés. A ce propos, en effet, j'appelle votre attention sur le fait que si la programmation des subventions nous revient et revient au Coremod au travers des enveloppes qui sont déléguées aux régions, le Crédit maritime mutuel a reçu compétence pour la gestion des enveloppes de prêts bonifiés. Il lui appartient donc de l'assumer avec responsabilité. Il ne faudrait pas qu'il s'aperçoive au bout de huit ou neuf mois que l'enveloppe est totalement consommée et que la programmation, opérée en début d'année, n'a pas tenu

compte de ce risque. Si chacun joue pleinement son rôle, il ne devrait pas y avoir de difficultés particulières pour le financement des navires.

Pour ce qui est des navires de pêche industrielle dont la commande a effectivement été passée, en 1987, je ne rappellerai pas ce que j'ai dit cet après-midi. Le réveil est intervenu à la suite de la prise en compte de leur construction au niveau communautaire, comme la France le demandait depuis longtemps. Un redémarrage très intéressant est engagé, lequel devrait permettre de retrouver un rythme normal de renouvellement des navires de pêche industrielle.

Ont également été évoqués les problèmes de commercialisation des produits de la pêche sur lesquels je reviendrai et la réduction des crédits affectés au fonds d'intervention et d'organisation des marchés. Cette diminution résulte non seulement de la mise en conformité des actions du F.I.O.M. avec la réglementation communautaire, mais aussi, plus généralement, de l'intervention de l'Europe dans un certain nombre d'actions qui, antérieurement, étaient totalement assumées par le budget national. Dans ces conditions, il était tout à fait normal d'opérer les rééquilibres nécessaires. Par ailleurs, cet organisme dispose de crédits lui permettant de financer un certain nombre d'actions.

Je reviens sur le crédit maritime mutuel pour préciser que les difficultés rencontrées par certaines caisses dans l'application de la loi bancaire sont en voie de résolution. J'ai eu moi-même l'occasion, lors d'un passage à la Martinique et à la Guadeloupe, de m'en entretenir avec nos interlocuteurs. Un examen très attentif de leur part de ce problème devrait permettre de trouver assez facilement des solutions. J'ai bon espoir de voir les caisses remplir complètement leur rôle dans ces secteurs.

Il a bien sûr été question, en matière de pêche, de l'action au niveau communautaire. Cela se traduit à différents échelons, en particulier en ce qui concerne l'accès à la ressource. Je tiens à souligner un succès que nous avons obtenu récemment à Bruxelles, sur un dossier particulièrement difficile concernant les pêcheurs artisanaux de la Manche. Le quota de cabillauds était manifestement tout à fait insuffisant, et M. Léonce Deprez, en particulier, avait appelé à plusieurs reprises mon attention sur ce point. Nous avons obtenu tout récemment, à Bruxelles, que ce quota soit augmenté de 3 000 tonnes, ce qui devrait normalement, surtout dans la région d'Étaples, permettre une fin d'année tout à fait normale pour la pêche artisanale.

Pour avoir longuement traité le sujet cet après-midi, après MM. les rapporteurs, je ne reviendrai pas sur la flotte de commerce et la mise en œuvre du plan pour la marine marchande, sauf pour insister simplement sur la nécessité absolue de reprendre des outils d'évaluation différents. Lorsque, comme M. Leroy et d'autres orateurs, on affirme que notre pavillon n'assure que 15 p. 100 de notre trafic, c'est de la falsification, et l'organisme qui a publié un tel pourcentage a « tripoté » les chiffres ; il n'y a pas d'autre terme ! Nous souhaitons qu'il n'en soit plus de même à l'avenir. D'ailleurs cela ne rend service à personne, en particulier pas à notre marine marchande qui n'en a pas besoin. De nombreux efforts ont déjà été consentis pour obtenir des résultats. Ainsi, certains secteurs réputés littéralement en perdition il y a un an et demi, se sont très convenablement redressés.

Concernant la formation, des questions ont été posées par M. Cousin et par M. Kerguéris.

Le dossier de Paimpol était très difficile ; les choses ont évolué dans le bon sens. Ce domaine nous paraît tout à fait capital. La formation avait fort peu évolué depuis très longtemps. On formait des officiers pour la marine marchande en particulier, qui, pour une bonne partie ne trouvaient pas d'embarquement à la sortie de l'école. J'ai, de façon tout à fait normale, regroupé sur quatre écoles la formation des officiers, que j'ai voulu améliorer dans le même temps. Ainsi les crédits d'équipement des écoles ont été très largement augmentés : ils doubleront en 1988 par rapport à 1987. Mais il n'était pas possible d'oublier la vocation maritime du site de Paimpol à propos duquel je suis resté en étroite concertation et relation avec les responsables des collectivités locales les plus concernées.

Comme prévu, le collège d'enseignement technique maritime peut faire sa dernière année scolaire sur le site et surtout l'établissement national des invalides de la marine, l'E.N.I.M., s'y installe progressivement. Au centre de prestations de l'E.N.I.M., qui fonctionne déjà, s'ajoute le centre

national des archives de l'établissement. De plus, à la demande des collectivités locales, des stages de formation vont se poursuivre sur le site ; le centre de perfectionnement qui les prend en charge ouvre actuellement ses portes pour l'année scolaire 1987-1988. Compte tenu de la fermeture de l'école proprement dite, il pourra bénéficier, outre les contributions des collectivités locales, d'un concours non négligeable de l'Etat et de l'école voisine de Saint-Malo. Il s'agit maintenant de pérenniser cette situation, mais j'ai très bon espoir.

Sur le point très précis de l'homologation des titres, la commission d'homologation des titres a été saisie et un premier arrêté vient d'être publié au *Journal officiel*, qui classe le brevet d'officier de première classe de la marine marchande au niveau I ou II, qui correspond au niveau d'ingénieur. La procédure d'homologation des autres titres sera poursuivie. Cela permettra d'établir les nécessaires passerelles entre ce secteur et celui de l'enseignement supérieur général.

Les écoles d'apprentissage maritime constituent un dossier tout à fait difficile. Il reste un déficit important que j'ai trouvé en arrivant. L'exercice 1986 a été légèrement bénéficiaire ; le suivant, je n'en suis pas sûr du tout et je le suis d'autant moins que les dossiers pour l'obtention des crédits européens, par exemple, ont été préparés dans des conditions qui ne les ont pas rendus recevables à Bruxelles. Dès lors, une profonde amélioration de la gestion de l'A.G.E.M.A. s'impose et nous y portons tous nos efforts.

Certes, l'Etat intervient dans certains domaines, mais les entreprises et les régions aussi, comme l'a rappelé M. Kerguéris. Nous renforcerons les relations entre les différents partenaires de l'A.G.E.M.A., en particulier en modifiant sensiblement la composition de son conseil d'administration.

M. Jean Leclercq, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Très bien !

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. A propos de la pêche, dans le secteur de Saint-Pierre-et-Miquelon, j'ai oublié de parler du Canada.

J'ai rencontré ce matin certains élus et responsables professionnels de ce secteur. Je les ai assurés de la très grande fermeté du Gouvernement sur ce dossier. Je le redis avec la plus extrême clarté ici ce soir. Cependant, il est indispensable pour 1988, en supposant, comme nous le croyons malheureusement, que le dossier reste bloqué dans son état actuel au moins tant que les arbitrages n'auront pas été rendus, que les navires métropolitains et Saint-Pierrais pêchent en 1988 dans le secteur dit du « 3 PS », les quotas auxquels nous estimons pouvoir prétendre, mais cela doit se faire - et je sais que ce ne sera pas facile - en parfaite concertation et coordination entre les deux composantes. Il sera nécessaire de se doter des moyens de contrôle, de surveillance et, éventuellement, de protection. Nous nous attachons actuellement à examiner cette question. Il faudra en outre que certains redéploiements, avec les moyens appropriés, soient mis en place.

En conclusion, nous considérons que le Canada défend des positions qui ne nous semblent pas dignes d'un pays ami. Il serait tout à fait regrettable, à notre sens, d'avoir à en tirer des conséquences préjudiciables aux relations franco-canadiennes.

M. Charles Revet. Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Oui, monsieur Revet.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Charles Revet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie.

Notre collègue M. Grignon, qui est voisin du Canada, a exprimé son inquiétude.

Je représente, comme mon collègue Antoine Rufenacht, la Seine-Maritime, plus particulièrement Fécamp, Etretat, et donc les Terre-Neuvas. Ce que vous venez d'indiquer à ce propos est une information importante. Peut-on considérer qu'il y a encore une chance, si petite soit-elle, que les bateaux puissent retourner pêcher là-bas, même si ce n'est plus sur la même échelle qu'auparavant ?

Un problème n'a pas été, me semble-t-il abordé. Avec l'aide du conseil général et du conseil régional, nous avons développé la pêche côtière, mais se développent aujourd'hui

les cultures marines. Dans ma circonscription, se trouve le port d'Antifer qui avait une autre vocation, mais la crise pétrolière a entraîné une baisse de son activité. Une ferme marine s'est installée, qui produit du saumon.

Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question est la suivante : quelle politique mène-t-on. Existe-t-il une possibilité d'aide ? Est-ce une des actions que le Gouvernement entend développer sachant qu'il existe des possibilités le long de nos côtes, notamment pour rééquilibrer notre balance commerciale ?

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Je vous remercie de votre question ; je n'avais pas encore abordé l'aquaculture, soit traditionnelle, soit nouvelle.

M. Jean-Pierre Destrode. C'est une question téléphonique !

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. pas du tout ! C'est une question tout à fait intéressante.

En effet, le décret du 22 mars 1983 qui bloquait toute évolution en ce domaine a été adapté cette année, adaptation qui permettra une évolution tout à fait significative. Ainsi, seront débloquées les situations figées que l'on rencontrait dans la transmission des concessions, en particulier en ostréiculture. Cela permettra en outre à des financeurs disposant de moyens suffisants de réaliser des opérations de l'ampleur de celle d'Antifer ou l'installation du vraquier qui a été évoquée par M. Cousin dans le baie de Morlaix. C'est avec de telles actions que nous allons commencer véritablement à résorber notre déficit de produits de la pêche. Par exemple, nous ferons en sorte que les importations de saumon dans notre pays ne dépassent plus un milliard à partir de l'année prochaine ou des années suivantes.

C'est dans ce sens que nous voulons aller et nous nous sommes dotés des moyens nécessaires pour y parvenir.

Dernier point, les problèmes sociaux.

M. Cousin a posé la question de l'étude comparative des régimes sociaux des marins de la Communauté. Elle est entreprise dans mes services par le conseil supérieur de la marine marchande, qui doit déposer un rapport sur ce sujet. Elle a été également demandée à plusieurs reprises à la Commission de Bruxelles. Nous avons adopté des règlements au sein du conseil des ministres des transports, mais il paraît à l'évidence qu'il faut aller plus loin et que doivent intervenir ce que nous appelons des mesures positives. La première chose à faire est d'apprécier la situation respective de chacun des Etats membres pour en tirer un minimum de conclusions.

On a par ailleurs évoqué les problèmes de couverture sociale des marins français à l'étranger, en particulier la possibilité d'adhérer à un régime d'assurance volontaire. Le Gouvernement y tient beaucoup. C'est l'une des mesures du plan pour la marine marchande. La loi portant diverses mesures d'ordre social de janvier 1987 a permis l'ouverture de ce régime. Simplement, les modalités techniques ne sont pas encore définitivement arrêtées, mais la gestion par l'E.N.I.M. de ce régime doit précisément faciliter la prise en compte, au retour en France du marin, des périodes passées à l'étranger. Nous avons d'ailleurs, vous le savez, dans le plan pour la marine marchande, adopté une série de mesures qui facilitent ce passage des marins du pavillon français à un pavillon étranger. Il est évident que, dans ce domaine comme dans d'autres, il faudra que la mobilité s'accroisse au cours des années qui viennent si nous ne voulons pas rester sur le bord du chemin et voir les autres passer.

Vous avez, monsieur Grignon, posé une question à propos de l'indemnité complémentaire à Saint-Pierre-et-Miquelon. Je ne suis pas en mesure de vous répondre sur cette indemnité de vie chère, qu'il conviendrait d'envisager. En effet, l'E.N.I.M. est tenu, du fait de son objet social, de ne s'occuper que des prestations sociales proprement dites, et ne peut être autorisé à verser une indemnité de cette nature.

N'oublions pas aussi que les marins sont des salariés du secteur privé, même si l'E.N.I.M. est un établissement public. Par conséquent, seule une décision d'ordre général concernant l'ensemble des régimes vieillesse pourrait autoriser le versement aux marins d'une indemnité comparable à celle que perçoivent les fonctionnaires. C'est cette approche générale qui a été retenue dans la loi du 17 juillet dernier, dont vous avez été le rapporteur à l'Assemblée.

Je pense avoir ainsi répondu à la plupart des questions qui m'ont été posées. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

M. le président. Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe du rassemblement pour la République, la parole est à M. Jean-Louis Goasduff.

M. Jean-Louis Goasduff. Monsieur le secrétaire d'Etat, les richesses contenues dans la mer sont-elles exploitées dans de bonnes conditions par rapport à la finalité recherchée à savoir : un secteur de cultures marines productif, un revenu de la mer décent, capable d'attirer une jeunesse, formée et volontaire, un commerce extérieur dynamique ?

Autant de questions qui appellent des réponses diverses. Mais si l'on analyse l'évolution de ce secteur, on constate en premier lieu la faiblesse d'une politique d'ensemble qui ressemble à s'y tromper à un désengagement progressif de l'Etat ou plutôt à un manque d'engagement de ce même Etat.

Un député du groupe socialiste. Tout à fait !

M. Jean Beaufils. Voilà une bonne question !

M. Jean-Louis Goasduff. Je pense qu'aujourd'hui la solution passe par l'élaboration d'un schéma de mise en valeur de la mer, considérant que ce processus a fait ses preuves dans d'autres pays de la Communauté.

Je souhaite connaître votre sentiment et surtout vos intentions en la matière, monsieur le secrétaire d'Etat.

Prenant l'exemple, assez particulier, de la vénériculture ou plutôt élevage de la palourde, je vous rappelle que cette activité représente aujourd'hui une production de près de 500 tonnes qui peuvent évoluer dans les cinq années à venir vers 5 000 tonnes dont la quasi-totalité peut être exportée.

Le développement de la vénériculture rencontre des obstacles d'ordre technique et d'ordre administratif.

Les obstacles administratifs se résument essentiellement au développement si nécessaire des concessions et à la lenteur des services pour prendre leurs décisions.

Les obstacles techniques sont autrement plus importants et ils impliquent un développement convenable des moyens mis à la disposition des organismes de recherche. A ce sujet, je souhaite connaître les missions que pourrait jouer Ifremer dont les agents sont renommés pour leur compétence.

Quels sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les axes de recherche sur lesquels travaille cet organisme en matière d'élevage de palourdes, notamment pour assurer l'approvisionnement régulier en jeunes sujets palourdes des éleveurs des abers et de tout le Finistère pour garnir leurs parcs ? (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

M. Jean-Hugues Colonna. Il n'y a pas que des moules au Gouvernement ! (Sourires.)

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Je suis tout à fait d'accord avec M. Goasduff sur le rôle que doit jouer le schéma de mise en valeur de la mer. Il est vrai qu'un texte le permet maintenant. Je suis tout à fait disposé à l'appliquer assez rapidement dans une région comme celle où se posent les problèmes qu'il a évoqués.

Il a mis un peu en cause les services pour leur lenteur. On doit savoir que ceux-ci ont souvent à effectuer des arbitrages très difficiles et délicats entre des intervenants dont les points de vue sur la possibilité d'effectuer des cultures de palourdes ou autres coquillages sont très exactement opposés.

M. Jean-Hugues Colonna. Très bien !

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. L'intérêt des schémas de mise en valeur de la mer serait précisément de placer autour de la même table les différents intervenants et, si possible, de les amener à trouver des compromis raisonnables capables d'assurer le développement des concessions de cultures marines dans de bonnes conditions.

Je tiens à rappeler que la récente réforme du décret de 1983 facilite encore le développement de ces actions.

Par ailleurs, en matière d'aquaculture, outre les projets très intéressants dont nous avons connaissance, il convient de mentionner d'autres projets, de moindre développement. Il faut donc maintenir l'effort dans ce domaine et, si possible, l'accentuer. Après un engouement initial, qui a parfois abouti

à des résultats décevants pour ceux qui voulaient s'y engager, nous avons constaté une forte diminution des dossiers. Un redémarrage significatif s'opère et, je le répète, les nouveaux textes applicables en la matière doivent contribuer à ce qu'il s'effectue dans de très bonnes conditions.

Pour cela - c'est vrai - nous comptons beaucoup sur l'action d'Ilfremer. Vous l'avez évoquée. Vous le savez peut-être, certains changements sont intervenus dans l'établissement afin qu'il soit plus proche des préoccupations des professionnels et que les travaux qu'il effectue soient plus directement utilisables par ces derniers.

En tout cas, j'encourage très vivement Ilfremer à aller plus loin dans cette voie, à dépasser le stade proprement scientifique pour s'orienter vers les applications concrètes et l'exploitation économique sur le terrain.

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

M. Charles Miossec. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voulais vous poser une question sur le financement des ports maritimes, des ports autonomes et des ports d'Etat en particulier, mais vous avez très largement développé le sujet et répondu en grande partie aux interrogations que j'entendais formuler. Je voudrais néanmoins présenter quelques observations, si vous le permettez.

J'ai enregistré, bien sûr, comme tout le monde, avec satisfaction, l'augmentation des crédits, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, pour les ports maritimes ; j'ai accueilli aussi avec satisfaction l'annonce de la dotation supplémentaire en capital pour les ports autonomes. Je me dis que, dans le volume global des crédits, il en restera bien une part pour les ports d'Etat. Cela correspondra d'ailleurs - il n'est peut-être pas inutile de le rappeler - à une sorte de rattrapage, puisque, au cours des années passées, le volume des crédits n'a pas été à la hauteur des besoins.

S'agissant des ports autonomes et des ports d'Etat, nous avons un dispositif qui, en fait, écarte la Bretagne, à l'exception de Nantes. Aussi, les collectivités locales et territoriales sont-elles de plus en plus sollicitées pour faire face à certains besoins car il est incontestable que ces ports constituent un facteur d'équilibre et de développement sur le plan économique. Nous nous trouvons d'année en année toujours davantage sollicités et engagés au plan des collectivités locales et au plan régional.

Je me demande s'il ne conviendrait pas d'engager une réflexion d'ensemble pour faire face aux défis de l'avenir car ce dispositif, compte tenu du nombre de ports autonomes que nous avons en France, ne nous met peut-être pas, malgré les efforts qui ont déjà été effectués, en position de compétitivité par rapport au Nord de l'Europe notamment. Est-il envisagé de conduire cette réflexion sur ce sujet et ensuite de revoir un peu le système en vigueur et le déploiement des ports sur l'ensemble de notre littoral ?

Je ne voudrais pas laisser passer cette occasion de la discussion du budget de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat, sans évoquer le drame qui vient de connaître la Bretagne, en particulier le Finistère. L'ouragan a causé des dégâts considérables, notamment dans nos ports. Comme ceux-ci sont pour la plupart départementaux, nous devons supporter de lourdes charges financières pour réparer ou remplacer des superstructures qui relèvent soit du concessionnaire, soit de la collectivité compétente. Est-il envisagé soit par le renforcement des concours normaux de l'Etat, D.G.D. et D.G.E., soit par d'autres moyens de venir en aide aux départements et aux régions qui ont été touchés par ce sinistre tout à fait exceptionnel et inattendu ?

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

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Je ne reviendrai pas sur la question de fond du financement des ports.

Pour ce qui concerne les ports bretons, je dirai simplement qu'ils ne sont pas du tout oubliés puisque le programme de 1988 comprendra très certainement des dotations pour Saint-Malo, pour Concarneau, pour Lorient et peut-être pour Brest. Mais je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas de réclamer à tout prix des crédits d'investissement et de constater ensuite que les ports sont excessivement endettés. Cela s'est fréquemment présenté par le passé. Nous ne voudrions pas que cela se représente à l'avenir. Sous cette réserve bien sûr, je l'ai dit tout à l'heure, le budget fait la part très belle aux ports d'in-

térêt national. Cela est tout à fait logique dans la mesure où un effort considérable est consenti par ailleurs en faveur des ports autonomes.

Concernant la catastrophe - je crois qu'il n'y a pas d'autre terme - qui a frappé l'ouest du pays, et tout particulièrement l'ouest de la Bretagne, dans la nuit de jeudi à vendredi derniers, nous effectuons actuellement le recensement détaillé des dégâts causés à la frange littorale. Ils sont très considérables, je m'en suis rendu compte à deux reprises en survolant les secteurs portuaires les plus touchés.

Il faut d'abord faire un bon recensement des dégâts, examiner dans quelles conditions leur réparation peut être couverte tout simplement par les assurances contractées par les maîtres d'ouvrage ou les propriétaires. Il faut ensuite examiner - mais je crois que c'est dans un cadre général qu'il faut le faire - la meilleure formule permettant de couvrir les dommages non déjà pris en compte par ailleurs. Vous le savez très certainement, un gros travail se fait sur ce plan actuellement pour déterminer la meilleure voie à suivre et, surtout, comment on peut mettre en place les dispositifs qui permettront de réparer les dommages. Cela sera difficile. Les dégâts sont d'un montant quasi incommensurable, mais le Gouvernement est tout à fait disposé à exprimer pleinement la solidarité nationale en faveur des régions qui ont été touchées par cet ouragan. (Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Jean Peuziat.

M. Jean Peuziat. Monsieur le secrétaire d'Etat, depuis quelques années, nous avons des ports maritimes et des ports de pêche dynamiques et qui font avancer la cause du littoral et des gens qui y habitent. Je dois dire que la création des ports départementaux et la décentralisation ont constitué des faits importants pour le développement des activités maritimes dans ce pays.

Alors, pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, alors que les départements font un travail important et que la profession assume ses responsabilités, proposez-vous un budget en régression : 2 p. 100 de moins ? Je crois que cela ne peut que décourager des gens qui par ailleurs veulent faire des efforts. Vous riez, mais le monde maritime ne rit pas et il sait ce qu'il doit penser.

A une époque où l'on a besoin de refaire les flottilles, je ne reviendrai pas sur la baisse des crédits qui a été constatée en 1987. Le chiffre de 1988 est un peu plus fort, mais il est loin de répondre à la demande. Je ne vous poserais pas la question, monsieur le secrétaire d'Etat, nous la poserons à la fin de 1988 aux Coremod, aux différentes administrations maritimes et aux quartiers maritimes pour connaître le nombre de candidats à la construction de bateaux qui n'auront pas pu être satisfaits en raison de la maigreur de vos crédits.

Autre sujet : les crédits du F.I.O.M., sans doute à la suite d'une pression très, très forte du ministre des finances, diminueront de 18 millions de francs, sur une ligne budgétaire qui est au total de 76 millions. Tous les députés des ports de pêche qui sont ici connaissent l'importance du F.I.O.M. pour le soutien des marchés et pour la publicité des activités de la mer et de la pêche. Je ne comprends pas qu'un secrétaire d'Etat à la mer comme vous, proche du pays bigouden, puisse se livrer à une telle amputation. Je crois que les marins du coin ne vous sauront pas gré de cela.

Moi, en tout cas, je ne peux pas admettre que le secrétaire d'Etat à la mer français baisse constamment sa garde devant l'Europe qui lui impose des pénalités au titre du F.I.O.M. On a obtenu l'année dernière la limite des quarante ans pour la construction de bateaux. Vous revenez sur cette décision quelques mois après. Monsieur le secrétaire d'Etat, ce n'est pas bon et je regrette, avec tout le monde maritime et tous les députés du littoral, que ces crédits du F.I.O.M. aient été amputés non pas d'une petite somme mais de 27 p. 100 alors qu'ils servaient d'une façon significative au développement de la pêche dans notre pays.

A la première question, pas de réponse. Nous en verrons les conséquences en fin d'année avec tous ceux qui resteront sur le carreau pour gérer leurs bateaux.

Quant au F.I.O.M., la position du Gouvernement est mauvaise, comme est mauvais ce budget de la mer. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Jean-Louis Goaduff. Tu perds ton temps à faire ta campagne électorale ici ! (*Sourires.*)

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

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je ne savais pas que nous étions déjà en campagne électorale ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Je me disais tout à l'heure : « c'est formidable, c'est vraiment sans démagogie aucune que cette discussion sur le budget de la mer se déroule aujourd'hui ». Eh bien non, il aura fallu une petite exception, en fin de séance, il est vrai ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R.*)

M. Jean-Pierre Deatrade. C'est votre dernier budget, au demeurant !

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. L'avenir nous le dira. Je considère, en tout cas, que c'est un excellent budget et c'est certainement pour cela qu'il sera adopté.

Dire qu'il est en régression n'est pas sérieux. Je ne sais pas si M. Peuziat était là quand je l'ai présenté, mais je rappellerai simplement que le budget d'investissement est en augmentation de 10 p. 100 pour les crédits d'engagement et de 16 p. 100 pour les crédits de paiement.

Quant à parler de baisse des crédits pour le financement des navires, cela témoigne simplement de la baisse de la vue de celui qui a examiné le document budgétaire ! Il n'y a pas d'autre explication.

Je suis obligé de répéter que, pour la première fois depuis des années, nous atteindrons en 1988 un taux de 7 p. 100 pour le renouvellement des navires. Ce taux n'a jamais été atteint même de 1981 à 1986. C'est véritablement un record, pas à la baisse, mais à la hausse. J'ai ajouté toutefois tout à l'heure - il faut y être attentif - que si l'Etat fait un tel effort, il faut que le Crédit maritime mutuel assume également toutes ses responsabilités dans ce domaine. Nous y serons attentifs ensemble tout au long de l'année. Mais véritablement je n'ai aucune crainte sur ce plan.

Le deuxième point qu'a abordé M. Peuziat concernait les crédits du F.I.O.M. J'ai déjà reconnu, en répondant à M. Lengagne, que les subventions à cet organisme diminuaient. Certaines des attributions qui étaient jusqu'à présent pleinement assumées par le F.I.O.M. sont passées au niveau communautaire. Tirons-en les conclusions ! Par ailleurs, le ministère du budget, qui souhaite gérer les affaires dans de bonnes conditions, a constaté que le F.I.O.M. disposait de moyens propres qu'il convenait de mobiliser. J'en ai été d'accord avec le ministre du budget parce qu'il ne s'agit pas de se contenter de thésauriser.

En outre, nous aurons peut-être davantage besoin du F.I.O.M. lorsque nous aurons à faire face à des retournements de marché. Naturellement, je ne souhaite pas qu'ils se produisent et je fais tout ce qui est en mon pouvoir pour qu'ils soient épargnés à nos marins-pêcheurs. Mais cela ne veut pas dire que dans un avenir non prévisible cela n'arrivera pas. Nous ferons alors en sorte que des moyens publics soient dégagés pour faire face aux problèmes qui se poseront.

Je voudrais réparer une petite omission que j'ai commise tout à l'heure en répondant à M. Lengagne. Ce sont les insuffisances de crédit dont a parlé M. Peuziat en les jugeant dramatiques qui m'y font penser. S'agissant du personnel, il y aura effectivement moins de postes. L'ensemble des services de l'Etat fait un effort dans ce sens. Je crois que personne ne trouvera cela anormal. Pour autant nous n'attaquons pas du tout les œuvres vives. Mon administration, comme celle d'autres ministères, doit utiliser pleinement les moyens nouveaux que lui offrent les techniques modernes telles que l'informatique et la bureautique. Nous avons une action extrêmement importante à mener dans ce domaine. Je pense en particulier à la gestion du régime social des marins. Nous avons déjà obtenu depuis plusieurs années des gains de productivité. Je suis persuadé que nous en obtiendrons beaucoup d'autres dans les années qui viennent et nous devons bien sûr nous adapter en conséquence.

S'agissant des phares et balises, sans tenir compte du financement du phare d'Ouessant, l'évolution des crédits dans ce secteur est tout à fait positive, puisqu'ils passent de 17,9 millions de francs en 1986 à 41,2 millions de francs en 1988. La progression est considérable. Pour la première fois depuis très longtemps, depuis au moins quinze ou vingt ans, la construction d'un nouveau baliseur est engagée. Nous ne sommes donc pas sur une si mauvaise voie !

Je vous rejoins tout à fait, monsieur le député, lorsque vous dites que les problèmes de sécurité sont extrêmement importants, qu'il faut y être particulièrement vigilant et que nous devons bien sûr moderniser les équipements. Il apparaît également que dans bon nombre de cas les installations modernes coûtent sensiblement moins cher que les installations anciennes tout en offrant un meilleur service. Là aussi, il faut que nous nous adaptions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

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

M. Jean Beaufils. Monsieur le secrétaire d'Etat, après mon collègue Guy Lengagne, je reviendrai sur la politique concernant les ports d'intérêt national.

Votre réponse, en effet, nous laisse un peu sur notre faim. Il ne s'agit pas, comme vous avez voulu le faire croire, de rivalités ou de jalousies entre les ports mais simplement de notre volonté de voir tous les ports qui dépendent de votre ministère traités sur un pied d'égalité.

Les ports départementaux, longtemps oubliés, ont retrouvé, grâce à la décentralisation, grâce à un pouvoir de décision rapproché, des moyens certains de se moderniser. Les ports autonomes sont aujourd'hui l'objet de tous vos soins et c'est une bonne chose. En cela d'ailleurs, vous vous conformez aux conclusions du rapport Dupuydauby qui conduit à ne maintenir que trois ou quatre grands pôles portuaires.

Créer les conditions d'une bonne concurrence avec les ports étrangers est louable et la dotation exceptionnelle dont vous nous avez entretenus tout à l'heure est une excellente chose. Mais cela ne doit pas pour autant condamner les ports nationaux à vivre avec des moyens insuffisants. Cette dotation exceptionnelle de 1,4 milliard de francs provenant des privatisations et réservée exclusivement aux ports autonomes va, en effet, davantage creuser l'écart et aviver la concurrence franco-française au détriment des ports d'intérêt national. Guy Lengagne l'a démontré tout à l'heure. L'endettement existe aussi dans les ports nationaux et les gestionnaires des ports de Boulogne, de Dieppe, de La Rochelle, de Sète et de bien d'autres vous le diront sans doute.

La règle du jeu des questions courtes ne me permet pas de développer ce point. Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande quelles mesures du même ordre, mais sans doute différentes dans la forme, que celles prévues pour les ports autonomes vous êtes prêt à prendre pour le désendettement des ports nationaux.

Quelles sont les opérations retenues en investissement dans votre projet de budget pour 1988 pour ces ports d'intérêt national ? Vous pensez bien que je vous serais reconnaissant si vous pouviez me dire quel sera l'effort consenti pour le port de Dieppe.

Enfin, puisque nombre de ces ports nationaux du nord du pays vivent aujourd'hui grâce au Transmanche, pouvez-vous confirmer ou infirmer devant la représentation nationale les bruits de vente à la fin de l'année de l'armement naval S.N.C.F. ? On dit qu'il serait vendu à des capitaux privés et même étrangers.

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

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je ne reviendrai pas sur les considérations générales que vous avez formulées car je n'ai rien à ajouter aux propos que j'ai déjà tenus.

Le rapport Dupuydauby n'est pas ma bible. J'en ai une autre pour tout vous dire. Dans ce rapport, il y a des choses extrêmement intéressantes et d'autres qui me paraissent ne pas devoir connaître de suite positive, en particulier les propositions concernant le nombre de ports autonomes. On pourrait dire que s'il y avait eu deux fois moins de ports autonomes, les crédits provenant des fonds de privatisation auraient peut-être été utilisés autrement.

Le port de Dieppe a, vous le savez, fait l'objet en 1987 d'un effort important de la part non seulement de l'Etat, mais de l'ensemble des partenaires. Il faut savoir le reconnaître. Pour 1988, sans que je puisse vous en donner le montant, un nouvel effort est prévu pour permettre à ce port de fidéliser, si possible, certains trafics par un meilleur service offert aux utilisateurs.

Voilà pour ce qui concerne les infrastructures. Je l'ai dit, la direction des ports a beaucoup de sollicitude envers les ports d'intérêt national qui connaissent des problèmes graves ou des difficultés.

J'en viens à l'armement naval S.N.C.F. L'Etat lui apporte des fonds considérables pour lui permettre d'équilibrer son exploitation. Cela ne peut pas se poursuivre indéfiniment, d'autant plus qu'il se passe des choses totalement incompréhensibles. Ainsi, au cours de l'été, une grève a été déclenchée pour obtenir des « repos compensateurs de repos ». C'est la première fois que j'entendais parler d'une chose pareille : pour se reposer d'un repos jugé trop long ou trop court, je ne sais plus, il fallait se reposer encore un petit peu plus ! Que les salariés de l'armement S.N.C.F. continuent comme cela, et il n'y aura plus d'armement S.N.C.F. du tout ! C'est évident, et je suis prêt à le répéter devant les responsables des organisations syndicales quand ils le voudront.

Cela étant, et ce n'est pas un mystère, la S.N.C.F., pour des raisons évidentes puisqu'elle est partie prenante dans le lien fixe transmanche, ne souhaite pas poursuivre son activité d'armateur. Depuis maintenant de nombreux mois, des solutions sont à l'étude. Elle ne sont pas faciles à trouver parce que, chacun le comprendra, il faut tenir compte de différents intérêts, aussi bien ceux de l'armateur qui reprendra les lignes - il ne s'agit pas seulement de celles de Dieppe, mais également de celles partant de Calais et, je crois, de Dunkerque - que ceux des salariés de l'armement naval S.N.C.F. C'est un exercice très difficile.

Je ne vous en dirai pas plus actuellement. Les discussions avancent assez rapidement en ce moment, et je ne fais pas mystère non plus du fait que l'un des points les plus difficiles à traiter est la ligne Dieppe - Newhaven. Ce n'est pas la peine de se le cacher. J'espère que nous trouverons une solution bien adaptée qui permettra à ce très beau port qu'est Dieppe de poursuivre son activité dans de bonnes conditions.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez évoqué, en réponse à M. Miossec, les conséquences de la catastrophe qui s'est abattue sur la Bretagne à la fin de la semaine dernière. Je voudrais revenir sur ce sujet.

Je ne doute pas de votre détermination mais mon inquiétude, que partagent les élus bretons, est autre : nous craignons que, après la phase de sensibilisation médiatique, la phase de reconstruction ne soit plus lente et que l'on ne tombe dans une instruction quelque peu difficile des dossiers.

Nous sommes pour le moment dans une espèce de « zone grise », et je comprends votre réponse de tout à l'heure. Nous sommes entre la période de sollicitude générale et la solidarité active, entre la période d'émotion et la période de réalisations concrètes. Nous sommes en quelque sorte dans la phase de l'inventaire, qu'il va bien falloir dépasser. L'échéance en la matière, vous le savez bien, c'est la semaine prochaine. Si des orientations claires n'ont pas été définies, le mécontentement, l'inquiétude, l'impression d'avoir été trompé se manifesteront.

A mon sens, trois orientations, sur lesquelles je souhaiterais avoir, sinon une réponse définitive, en tout cas votre avis, devraient être suivies.

En premier lieu, il faut classer les zones affectées en zone de catastrophe naturelle, conformément à la loi de 1982. M. le ministre de l'intérieur a annoncé que cela lui semblait possible, mais qu'il fallait terminer l'inventaire. Il importe, à notre avis, que cela soit fait au plus vite et de manière pas trop restrictive. L'arrêté interministériel qui prononce le classement fixe les zones très précisément par canton. J'imagine à quelles acrobaties le choix va donner lieu, mais chacun comprendra qu'il ne puisse pas être trop restrictif.

En deuxième lieu, si l'application de la loi de 1982 peut permettre de régler une partie des problèmes, elle ne résoudra pas celui auquel vont se trouver confrontées les collectivités locales qui vont devoir reconstruire ou réparer et qui ne sont pas, loin de là, couvertes par cette loi. Dans le domaine maritime, les dégâts sont particulièrement sensibles. Il va falloir reconstruire des digues et des quais, renouveler le littoral sinistré. Or, si j'en juge d'après les crédits que nous avons évoqués ce soir, vos lignes budgétaires seront insuffisantes. Certaines sont même en diminution. Je pense en particulier, pour le titre VI, aux subventions pour la protection et l'aménagement du littoral. Ce n'est pas là que vous trouverez les crédits nécessaires aux collectivités territoriales pour réparer ou renouveler rapidement les équipements maritimes détériorés, si possible avant la période estivale pour certains équipements de plaisance.

Enfin, en dehors du classement des zones touchées en zone de catastrophe naturelle et de l'aide aux collectivités territoriales, il faudra penser aux sinistres privés qui ne sont pas couverts par la loi de 1982.

L'article 7 de cette loi, vous le savez, exclut du champ d'application de la loi les « véhicules maritimes ». Ce terme est très vaste et, même si les particuliers ou les entreprises qui utilisent ce type de véhicules ou en profitent sont bien assurés, il n'est pas certain que leur assurance couvre tous les dommages. Il sera donc nécessaire de prévoir, là aussi, des mesures. Je prendrai un exemple très simple : que va faire une école de voile qui a perdu l'ensemble de sa flotte ? Il me semble donc opportun, et c'est la troisième orientation que je suggère, de prévoir un système de prêts bonifiés, voire sans intérêt dans certains cas, pour que les bateaux ou véhicules maritimes détruits puissent être remplacés relativement vite.

A ces trois directions, j'en ajouterai une quatrième : pour passer de la « zone grise » et de la phase d'inventaire à la phase décisionnelle, je vous propose, monsieur le secrétaire d'Etat, de réunir sous une quinzaine de jours les parlementaires et les maires des communes maritimes, qui dépendent donc de votre responsabilité, afin de faire le point en toute clarté et sans agressivité, car ce dossier ne mérite pas la polémique mais, vous l'avez dit tout à l'heure, la clarté et la fermeté.

J'ai voulu, à travers ce qui était tout à la fois une question et une intervention, indiquer les pistes de travail qu'il me semble indispensable de suivre pour concrétiser la solidarité active qui s'est manifestée en Bretagne et dans l'Ouest de la France ces jours derniers, mais qui ne peut pas s'arrêter à la fin de cette semaine. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Vous m'interrogez, monsieur le député, sur la tempête qui s'est abattue sur la Bretagne la semaine dernière. J'ai déjà évoqué ce très important et très douloureux dossier, et j'ai affirmé la détermination absolue du Gouvernement à faire jouer la solidarité nationale. Je ne doute pas, d'ailleurs, que la même détermination existe à d'autres niveaux, qu'il s'agisse de la région, des départements ou des communes qui ont fait un travail colossal ces derniers jours.

Je crois pouvoir dire que la venue sur place du ministre de l'intérieur, qui a en charge les problèmes de protection civile, est significative de notre volonté de prendre en compte complètement les problèmes qui se posent. Je ne peux mieux faire que vous rapporter les propos de M. le ministre de l'intérieur. Interrogé sur le classement de la Bretagne en zone de catastrophe naturelle, il a dit textuellement : « Si ce régime ne s'appliquait pas ici, je me demande bien où il pourrait s'appliquer ! »

J'ai dit qu'il fallait connaître précisément l'étendue des dégâts afin de définir les solutions adaptées. Cela peut se faire très rapidement. Je sais que les préfets y travaillent d'arrache-pied. Resteront probablement, pour les collectivités locales, des dépenses qui ne seront pas couvertes par les différentes procédures mises en œuvre. Je ne suis pas sûr que les lignes budgétaires spécifiques du secrétariat à la mer puissent permettre d'y faire face. Il faudra donc trouver, là encore, des formules adaptées.

Pour les véhicules maritimes non couverts par la loi de 1982, il va falloir, là aussi, examiner la situation. J'ai vu, comme beaucoup ici, ces amas de navires de plaisance entassés au fond de certains ports. Il faudra déterminer comment on peut intervenir sur ce point.

Quoi qu'il en soit, le plus important est que s'appliquent le régime de catastrophe naturelle et celui des calamités agricoles, car si nous discutons ce soir des problèmes de la mer, il est bien certain que dans le secteur de l'agriculture, c'est un désastre absolu qui a frappé l'Ouest du pays.

Sur le quatrième point, réunir les maires, j'en suis bien sûr d'accord.

M. Jean-Yves Le Drian. A Lorient ? *(Sourires.)*

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Pourquoi pas à Lorient ? Je n'y vois aucun inconvénient !

Maire d'une commune appartenant à cet arrondissement, je puis vous annoncer qu'une réunion est déjà prévue à Quimper lundi prochain. Je ne doute pas que le préfet du

Morbihan et le sous-préfet de Lorient ne prennent une initiative du même type et que, par grands secteurs concernés, un premier recensement ne soit effectué et que soient bien étudiés les problèmes qui se posent. Ensuite, il conviendra de les faire remonter à un autre niveau. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

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 : 8 242 854 francs ;

« Titre IV : moins 202 802 000 francs. »

ETAT C

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

TITRE V. - INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 347 130 000 francs ;

« Crédits de paiement : 117 500 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 307 500 000 francs ;

« Crédits de paiement : 153 500 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets au voix le titre III.

(*Le titre III est adopté.*)

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.*)

Après l'article 71

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle l'amendement n° 107 de M. Destrade tendant à insérer un article additionnel après l'article 71.

Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 71, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, avant le 30 mars 1988, un rapport exposant les modalités de répartition entre les différents ports autonomes français de la dotation en capital de 1 400 millions de francs qui leur est attribuée à titre exceptionnel pour l'exercice 1988.

« Ce rapport précisera également les modalités d'inscription aux comptes spéciaux du Trésor des recettes correspondantes provenant des opérations de privatisation. »

La parole est à M. Jean-Pierre Destrade.

M. Jean-Pierre Destrade. Après toutes les interventions que j'ai entendues ce soir, de M. Arrighi à M. Leroy, et en dépit de l'heure tardive, je crois que mon amendement vient à point nommé, et il devrait recueillir l'unanimité de l'Assemblée.

Vous avez indiqué à la tribune, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous souhaitiez le réalisme et le pragmatisme pour tout ce qui touche les affaires maritimes et ceux qui en vivent. Dans cet esprit, mon amendement tend à ce que le Gouvernement - et cette préoccupation m'a semblé partagée par nombre de mes collègues - dépose avant le 30 mars 1988 un rapport exposant les modalités de répartition entre les différents ports autonomes français de la dotation en capital de 1,4 milliard de francs qui leur est attribuée à titre exceptionnel pour l'exercice 1988.

Je souhaite de surcroît que ce rapport, si vous l'acceptez, précise les modalités d'inscription aux comptes spéciaux du Trésor des recettes correspondantes provenant des opérations de privatisation.

En effet, le 21 septembre dernier, a été annoncée par vous-même - surtout, en fait, par le Premier ministre - l'attribution aux ports autonomes français d'une dotation en capital exceptionnelle de 1,4 milliard de francs sans qu'aucune précision soit apportée sur les modalités précises de ce financement. Mon amendement vise donc à obtenir toute la clarté nécessaire à ce sujet.

Permettez-moi, profitant de la défense de cet amendement, auquel je souhaite que vous répondiez avec précision, d'ajouter, pour clarifier le débat et mieux assurer la transparence de la politique que vous entendez mener, mon nom à la longue liste de ceux qui se sont exprimés sur les ports d'intérêt national. Après avoir entendu quelques noms échappés de votre bouche, je souhaite vous demander ce qu'il en est de la promesse - car il s'agit bien d'une promesse - que vous êtes venu faire sur le site même du port de Bayonne il y a quelque temps. Parmi les noms qui ont été cités, je n'ai jamais, en effet, entendu prononcer celui de Bayonne.

Cela dit, j'attends surtout de vous une réponse sur le premier point de mon intervention, c'est-à-dire sur mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 107.

M. Antoine Rufenacht, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement. Elle ne s'est donc pas prononcée.

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

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je suis désolé de ne pas avoir cité Bayonne, mais j'aurais pu citer tellement d'autres ports ! Quoi qu'il en soit, pour Bayonne, les engagements qui ont été pris seront naturellement tenus.

M. Jean-Pierre Destrade. Cette année ?

M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat. Ils seront tenus lorsque le projet sera prêt. Je ne sais pas exactement, je vous le dis très sincèrement, ce qu'il en est de Bayonne, mais je vais m'en enquérir auprès de mon directeur des ports. Il ne devrait y avoir aucune difficulté particulière.

J'en viens maintenant à l'amendement n° 107.

Le premier point, à savoir le dépôt d'un rapport avant le 31 mars 1988, ne soulève pas de problème particulier. Simplement, nous pouvons y procéder sans qu'il faille pour autant nous le demander en l'explicitant de cette manière.

En revanche, en ce qui concerne le deuxième point, à savoir les modalités d'inscription aux comptes spéciaux du Trésor des recettes provenant des opérations de privatisation, le Gouvernement préfère renvoyer sa réponse à l'examen de ces mêmes comptes spéciaux, le 13 novembre prochain.

M. le président. Dois-je comprendre, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous déposez un sous-amendement ?

M. Ambroise Guellac. Non, monsieur le président. Je demande à l'Assemblée de rejeter l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 21 octobre 1987, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988, n° 941 (rapport n° 960 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Départements et territoires d'outre-mer.

Commission des finances, de l'économie générale et du Plan : annexe n° 12. - Départements d'outre-mer, M. Jean-Paul de Rocca Serra, rapporteur spécial ; annexe n° 13. - Territoires d'outre-mer, M. Alexandre Léontieff, rapporteur spécial ;

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République : avis n° 964 : tome I. - Départements d'outre-mer, de M. Gérard Léonard ; tome II. - Territoires d'outre-mer, de M. Henry Jean-Baptiste ;

Commission de la production et des échanges : avis n° 965, tome III, de M. Pierre Micaut.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante.)

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

ERRATUM

au compte rendu intégral de la 1^{re} séance du 15 octobre 1987

LOI DE FINANCES POUR 1988

(Amendement n° 9 à l'article 7)

Page 4372, 2^e colonne, 7^e ligne :

Au lieu de : (L'amendement, ainsi modifié, n'est pas adopté.),

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

ORDRE DU JOUR

ETABLI EN CONFERENCE DES PRESIDENTS

Réunion du mardi 20 octobre 1987

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mardi 3 novembre 1987 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 20 octobre 1987, l'après-midi, à seize heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988 (nos 941, 960, 961 à 965) :

Justice (suite) ;

Mer.

Mercredi 21 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à vingt et une heures trente :

Départements et territoires d'outre-mer.

Jeudi 22 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Economie, finances et privatisation :

Commerce et artisanat ;

Coopération ;

Anciens combattants.

Vendredi 23 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Agriculture ;

Prestations sociales agricoles.

Lundi 26 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Industrie, postes et télécommunications et tourisme :

Industrie ;

Postes et télécommunications.

Mardi 27 octobre 1987 :

Le matin, à neuf heures trente :

Industrie, postes et télécommunications et tourisme :

Tourisme.

L'après-midi, à quinze heures trente :

Déclaration du Gouvernement sur la politique de privatisation et débat sur cette déclaration.

Le soir, à vingt et une heures trente :

Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin :

Premier ministre :

Jeunesse et sports.

Mercredi 28 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement, et le soir, à vingt et une heures trente :

Education nationale :

Enseignement scolaire.

Jeudi 29 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Premier ministre :

Services généraux ;

Secrétariat général de la défense nationale ;

Conseil économique et social ;

Plan ;

Fonction publique ;

Journaux officiels.

Education nationale :

Recherche ;

Enseignement supérieur.

Vendredi 30 octobre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Education nationale (suite) :

Recherche ;

Enseignement supérieur.

Culture et communication :

Culture.

Equipeement, logement, aménagement du territoire et transports :

Environnement.

Lundi 2 novembre 1987, le matin, à dix heures, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente, et mardi 3 novembre 1987, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à seize heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Affaires sociales et emploi.

INFORMATIONS DIVERSES

Modifications à la composition des groupes

(Journal officiel, Lois et décrets, du 21 octobre 1987)

GROUPE COMMUNISTE

Apparentés aux termes de l'article 19 du règlement

(3 membres au lieu de 1)

Ajouter les noms de MM. Claude Hoarau et Laurent Vergès.

LISTE DE DEPUTES N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE
(6 au lieu de 8)

Supprimer les noms de MM. Claude Hoarau et Laurent Vergès.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

D.O.M.-T.O.M.

(Mayotte : Conseil d'Etat et tribunaux administratifs)

285. - 21 octobre 1987. - M. Henry Jean-Baptiste signale à M. le ministre des départements et territoires d'outre-mer que la loi n° 86-14 du 6 janvier 1986 relative à l'indépendance des membres des tribunaux administratifs prévoit en son article 20 que le conseil du contentieux administratif de la collectivité territoriale de Mayotte sera présidé par un membre du corps des tribunaux administratifs. Le même article précise que la mesure interviendra « dans les deux ans suivant la date de publication de la présente loi ». En conséquence, le président du conseil du contentieux devrait être nommé avant le 7 janvier 1988. Il lui demande quelles dispositions sont envisagées pour procéder à la nomination dans les délais requis du président du conseil du contentieux de Mayotte. Un rapport de mission de la commission des lois de

l'Assemblée nationale a récemment mis en lumière les difficultés d'organisation et de fonctionnement des juridictions à Mayotte, notamment en ce qui concerne la juridiction administrative. Il lui rappelle combien cette mesure est attendue autant par l'administration que par les administrés. Par ailleurs, il va de soi que la nomination d'un membre du corps des tribunaux

administratifs à la présidence du conseil du contentieux constitue l'un des moyens essentiels destinés à améliorer le fonctionnement de l'administration de la collectivité. Cette réforme du conseil du contentieux apparaît bien comme une des conditions de la bonne exécution de la loi-programme et de la convention qui lie désormais l'Etat et la collectivité.

ABONNEMENTS				
EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
03	Compte rendu..... 1 en	108	852	
33	Questions 1 en	108	654	
23	Table compte rendu.....	52	96	
13	Table questions.....	52	96	
DEBATS DU SENAT :				
06	Compte rendu..... 1 en	99	535	
36	Questions 1 en	99	349	
86	Table compte rendu.....	52	61	
96	Table questions.....	32	52	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire..... 1 en	670	1 572	
27	Série budgétaire 1 en	203	304	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un en.....	670	1 536	
Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.				
Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 06 : compte rendu intégral des séances ; - 36 : questions écrites et réponses des ministres.				
Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances.				
Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.				
DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Deseix, 75727 PARIS CEDEX 15 Téléphone : Renseignements : (1) 46-76-82-3 ; Administration : (1) 46-78-81-38 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS				
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Prix du numéro : 3 F

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