
JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(48^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du mardi 8 novembre 1988

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

1. **Décisions du Conseil constitutionnel sur des requêtes en contestation d'opérations électorales** (p. 1953).
2. **Fixation de l'ordre du jour** (p. 1953).
3. **Loi de finances pour 1989 (deuxième partie)**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1953).

TRANSPORTS ET MER

(suite)

Mer

- M. Aibert Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances.
- M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.
- M. Jean Beauvils, rapporteur pour avis de la commission de la production.
- MM. Antoine Rufenacht,
André Duroméa,
Gérard Grignon,
Gilbert Le Bris,
Aimé Kergueris.

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

Suspension et reprise de la séance (p. 1966)

Réponses de M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer, et de M. le ministre délégué aux questions de : Mme Michèle Alliot-Marie, MM. Antoine Rufenacht, Gérard Grignon, Mme Frédérique Bredin, MM. Pierre Métais, Michel Bérégovoy, Roland Blum, Léonce Deprez, André Capet, Joseph Gourmelon.

TRANSPORTS ET MER

Etat B

Titres III et IV. - Adoption (p. 1971)

Etat C

Titres V et VI. - Adoption (p. 1971)

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

4. **Ordre du jour** (p. 1971).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

DÉCISIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL SUR DES REQUÊTES EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES

M. le président. En application de l'article L.O. 185 du code électoral, j'ai reçu du Conseil constitutionnel :

D'une part, notification d'une décision de rejet relative à une contestation d'opérations électorales ;

D'autre part, notification d'une décision portant annulation de l'élection législative des 5 et 12 juin 1988 dans la neuvième circonscription de la Seine-Saint-Denis à la suite de laquelle avaient été élus Mme Véronique Neiertz et M. Claude Fuzier qui a été appelé à la remplacer en raison de sa nomination comme membre du Gouvernement.

Conformément aux articles 3 et 4 du règlement, ces décisions sont affichées et seront publiées à la suite du compte rendu intégral de la présente séance.

2

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mercredi 23 novembre inclus a été ainsi établi en conférence des présidents :

Ce soir.

Suite de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 :

Mer ;

Mercredi 9 novembre, à neuf heures trente, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Industrie ;

Aménagement du territoire ;

Jeudi 10 novembre, à neuf heures trente et quinze heures :

Urbanisme, logement et services communs ;

Routes ;

Dimanche 13 novembre, à dix heures et quinze heures :

Départements et territoires d'outre-mer ;

Lundi 14 novembre, à dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :

Solidarité, santé et protection sociale ;

Mardi 15 novembre, à neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Jeunesse et sports ;

Recherche et technologie ;

Mercredi 16 novembre, à neuf heures trente, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Intérieur ;

Environnement ;

Jeudi 17 novembre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Premier ministre : services généraux ; Secrétariat général de la défense nationale ; Conseil économique et social, Plan ; Fonction publique ; Journaux officiels ;

Monnaies et médailles ;

Imprimerie nationale ;

Charges communes, services financiers, comptes spéciaux du Trésor et taxes parafiscales ; commerce extérieur.

Vendredi 18 novembre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Coopération et développement ;

Articles non rattachés ; seconde délibération ;

Vote sur l'ensemble ;

Lundi 21 novembre, à quinze heures, et éventuellement vingt et une heures trente :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet sur le revenu minimum d'insertion ;

Mardi 22 novembre, à seize heures, et éventuellement vingt et une heures trente :

Projet, adopté par le Sénat, sur la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires ;

Projet, adopté par le Sénat, sur l'aide judiciaire devant les cours administratives d'appel ;

Mercredi 23 novembre, à quinze heures, après les questions au Gouvernement, et éventuellement vingt et une heures trente :

Projet sur l'élimination des déchets ;

Proposition, adoptée par le Sénat, sur la protection des personnes dans la recherche biomédicale.

3

LOI DE FINANCES POUR 1989

(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 1989 (nos 160, 294).

TRANSPORTS ET MER MER

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits de ministère délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports et de la mer, monsieur le ministre chargé de la mer, mes chers collègues, qu'est-ce à dire de ce budget de la mer pour 1989, soumis ce soir à l'examen et au vote de notre assemblée ? Ce qu'en disent la commission des finances et son rapporteur : il s'agit d'un budget acceptable, en fait, ni mauvais ni franchement très bon.

Cependant, je vous recommanderai de le voter, parce qu'il accuse par rapport au budget de l'exercice précédent des augmentations de crédits que je qualifierai de non négligeables...

M. Léonce Deprez. Très bien !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. ...voire de sensibles, au titre des actions touchant notamment à la solidarité, à la sécurité, à la formation, aux investissements portuaires et à la recherche.

Il faut donc accepter ce budget comme un budget d'attente et de transition. Il peut d'ores et déjà laisser penser que les budgets futurs signifieront la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre des politiques maritimes ambitieuses, adaptées aux évolutions des trafics en mer, à travers le monde, ainsi qu'aux techniques et aux technologies de nos flottes, des politiques soutenues par la modernisation de nos équipements et de nos économies portuaires, bref des politiques capables de répondre aux impératifs de la nécessaire rotation des navires et de la suppression de tous les temps morts.

Mes chers collègues, je m'en tiendrai aux observations et aux réflexions essentielles - je les fais miennes bien sûr - exprimées par la commission des finances.

Le volume global des crédits budgétaires, je pense, mes chers collègues que vous l'avez noté, ou que vous le noterez avec moi est en augmentation moyenne d'environ 9 p. 100 par rapport à celui de l'an dernier. On ne peut que s'en féliciter, non sans retenir, toutefois, que l'accroissement est dû, avant tout, à une hausse relativement importante - 500 millions de plus pour 1989 - de la subvention versée à l'Établissement national des invalides de la marine, au titre des retraites, de la prévoyance et de l'assistance sociales.

M. Léonce Daprez. Exactement.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. A elle seule, la subvention de l'État destinée à l'É.N.I.M. représente pour 1989 68 p. 100 du budget global contre 66 p. 100 en 1988.

Le poids, dans le budget de la mer, des charges sociales, toutes indéniables, réduit nécessairement l'effort propre de l'État jusqu'à parfois empêcher celui-ci d'agir dans les domaines strictement maritimes et portuaires.

Il en résulte que la France, qui compte plusieurs milliers de kilomètres de côtes et dont les traditions maritimes sont plus que séculaires, est pratiquement encore trop dépourvue de moyens suffisants pour soutenir avec efficacité une politique de la marine marchande susceptible d'élever notre pays à la hauteur des atouts dont il dispose.

M. Léonce Daprez. Très juste.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. L'avenir des politiques maritimes ne peut se concevoir et s'affirmer qui si tous les partenaires du monde de la mer acceptent d'unir leurs efforts. Chacune des parties en cause doit être capable de jouer son propre rôle et de prendre les initiatives qui s'imposent.

Le rang mondial de la France n'est pas acceptable actuellement. Il est anormal : il y a vingt ans, notre pays était une puissance maritime figurant aux premières places dans le monde.

Ces dernières années, sur tous les océans et sur toutes les mers du globe, le pavillon français se fait de plus en plus rare. Les transports par mer de nos propres produits, reçus ou expédiés, sont assurés à près de 50 p. 100 par des armements étrangers.

De tout cela, messieurs les membres du Gouvernement, mes chers collègues, il faut que nous ayons une claire conscience pour être en mesure d'agir. Nous devons, en effet, redresser au plus vite une situation qui ne correspond nullement désormais à celle que notre pays aurait dû continuer à occuper ou à celle qu'il pourrait occuper eu égard à ses fonctions et à ses responsabilités maritimes.

J'arrête là mes réflexions générales. J'aimerais maintenant évoquer, mes chers collègues, les questions et les points sur lesquels la commission des finances et son rapporteur spécial ont cru devoir appeler l'attention du Gouvernement.

Disons des crédits destinés à l'administration générale qu'ils connaissent une progression satisfaisante, ce qui permettra un meilleur fonctionnement des services administratifs centraux au ministère de la mer.

Quant aux crédits destinés aux actions touchant à la police et à la réglementation maritimes, chacun sachant qu'il est fondamental de protéger la vie et les biens de nos marins ; et de défendre nos aires de ressources, ils bénéficieront d'un traitement très favorable.

Pour la première fois, les effectifs des personnels exerçant des missions de sécurité et de police ne subiront aucune réduction. Pour la première fois également, il ne sera pas porté atteinte aux subventions de la Société nationale de sauvetage en mer.

La protection et l'aménagement du littoral sont conduits conformément aux dispositions et aux mesures prises au mois de janvier 1983 et en 1986. Cette action fait l'objet d'une attention particulière et elle a reçu des moyens accrus. Nous devons nous en féliciter.

Pour en venir à eux, les crédits destinés aux ports maritimes connaîtront en 1989 une très grande progression. Vous trouverez dans mon rapport des données relatives à la nature et à l'importance des principaux investissements qui vont pouvoir se poursuivre ou s'engager dans la plupart de nos ports autonomes, et dans un assez grand nombre de ports de pêche et d'intérêt général. Dans ce domaine, l'évolution est satisfaisante.

Votre rapporteur ne peut pas ne pas interroger le Gouvernement à propos des dotations en capital annoncées à grand bruit en 1987 par le Premier ministre de l'époque.

Le Gouvernement peut-il aujourd'hui nous préciser quand et comment elles seront effectivement versées aux ports bénéficiaires ? Actuellement, ces ports sont tous en difficulté, presque tous confrontés à une concurrence internationale particulièrement sévère.

Nos activités portuaires, il faut le savoir, ne se développent pas d'une manière assez nettement positive.

Ainsi, le trafic global, qui s'est élevé à 281 millions de tonnes en 1987, demeure quasiment stable par rapport à celui de 1986.

Le trafic de « marchandises diverses », qui est le plus porteur de valeur ajoutée pour nos ports a progressé de plus de 4 p. 100. Quant à celui des conteneurs, il n'a augmenté que de 1,5 p. 100, avec de sensibles variations suivant les ports.

Le trafic des produits pétroliers a diminué pour sa part de plus de 5 p. 100 et, pour les premiers mois de l'année en cours, il est déjà dit que les résultats subiront un recul d'à peu près 5 p. 100.

L'avenir des trafics de nos ports est naturellement conditionné par la compétitivité de nos installations et de nos équipements qui doivent être de qualité et très modernes.

Quant aux coûts de manutention, ils doivent, eux aussi, être le plus compétitifs possible.

Puisque nous voulons ne rien ignorer de ce qui se passe dans les ports étrangers les plus voisins des nôtres, nous avons l'obligation de nous organiser davantage et de décider plus et mieux.

Mes chers collègues, il me faut encore vous faire part de quelques remarques sur les flottes françaises, surtout à propos de notre flotte de commerce.

La flotte de commerce française est dans une position difficile et sa situation est bien inquiétante. Elle n'est pas en bonne santé : sur les 13 000 officiers et marins de 1980, il n'en reste plus que 6 000 en 1988, soit, en huit ans, une chute de la moitié des effectifs.

En 1987, la flotte a diminué de vingt-deux navires, avec quarante-sept sorties et vingt-cinq entrées. Au 1^{er} janvier de cette année, 261 navires étaient sous pavillon français, 88 sous pavillon étranger, mais contrôlés majoritairement par des intérêts français. Quant au plan de 1986 et 1987, il n'a pas permis d'enrayer le déclin de notre marine marchande.

L'affaire des pavillons de complaisance, source de tension et de mécontentement chez tous les gens de la mer, doit prendre fin au plus vite. Il convient de trouver des solutions convenant aux uns et aux autres, pour l'élaboration desquelles il faut vite se mettre au travail. Il importe de sortir cette affaire de son ambiguïté et de ses brouillards pour ne penser qu'à l'intérêt général de l'économie maritime française.

S'agissant de l'immatriculation aux Kerguelen, les mesures prises en 1986-1987 n'étaient pas nécessaires. Il faut les remettre en cause au plus tôt et trouver, face à la nécessité, une solution plus conforme aux intérêts des armements et de leurs équipages.

Pour en revenir au budget de la mer, ni la commission des finances, ni son rapporteur n'ont jugé qu'il témoignait d'une ambition assez forte et d'une vision assez claire du sort réservé à long terme à la marine marchande. Cette absence de choix audacieux et innovants ne peut convenir à personne et surtout pas aux responsables actuels de ce secteur. Je sais, car je les connais bien, qu'ils se consacreront fermement et sans tarder au redressement de toutes nos flottes pour les placer sur une nouvelle orbite de développement.

Quant à moi, à la commission des finances et - pourquoi pas ? - à l'Assemblée, nous voulons nous trouver aux côtés du Gouvernement et de ses ministres de la mer pour les aider dans leur volonté de donner à la France, voire à l'Europe, une marine marchande prospère et forte, parce que les océans et les mers sont des voies de communication inégalables vers tous les points du monde.

L'échafaudage d'une politique maritime française à normes et ambitions mondiales, cela commence par un budget dynamique, qu'il faut s'attacher rapidement à mettre en œuvre pour ne pas compromettre les années à venir.

Mes chers collègues, vous trouverez dans le rapport écrit de la commission des finances beaucoup d'autres considérations et informations, auxquelles je vous demande d'accorder toute votre attention. Et je requiers aussi la vôtre, monsieur le ministre. Mais je sais qu'elle nous est acquise.

M. Léonce Deprez. C'est un rappel à l'ordre ! (*Sourires.*)

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. En conclusion, je serais heureux que vous acceptiez d'honorer notre assemblée d'une première réponse aux observations de la commission des finances.

La première porte sur les difficultés intervenues entre la France et le Canada à propos des pêches dans les eaux de Saint-Pierre-et-Miquelon.

M. Gérard Grignon. Très bien !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. La commission appelle également votre attention sur les aides de l'Etat au développement de nos flottes et sur l'attribution aux ports autonomes des dotations en capital.

Elle vous interroge enfin sur la mise en œuvre communautaire, pour la période 1987-1991, d'orientations pluriannuelles qui devraient entraîner une diminution de la capacité globale de la flotte de pêche française. Comment répartirez-vous le quota que vous vous êtes mis dans l'obligation d'appliquer ?

J'en ai fini, mes chers collègues, et mon dernier mot sera pour vous inviter à voter sans hésitation le budget de la mer pour 1989. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, l'originalité de l'avis de la commission des affaires étrangères sur le budget de la mer tient à la réflexion à laquelle il peut conduire sur les choix internationaux susceptibles d'être opérés dans ce domaine. Ces choix ont une incidence de plus en plus grande sur la situation de la marine marchande comme sur la politique de la pêche, et ils concernent l'ensemble des activités liées à la mer.

En matière de transports maritimes et de flotte de commerce, la commission a toujours souligné l'importance qu'il convient d'accorder aux décisions communautaires entrées en vigueur depuis près de deux ans et elle s'est efforcée d'en mesurer les effets positifs et négatifs. Elle a ainsi constaté que la politique maritime communautaire est, à bien des égards, peu satisfaisante si on la juge à l'aune de ses effets sur les flottes des Etats membres et sur l'emploi maritime en Europe.

Les règlements de décembre 1986 ont en effet sacrifié les intérêts des armateurs européens sous pavillon national. C'est donc avec raison que les milieux concernés réclament « un volet de mesures positives ». Pour les ultra-libéraux, il s'agit d'accorder aux compagnies des avantages divers qui les rapprocheront des paradis fiscaux. Mais comment croire que de telles mesures seraient suffisantes ? Pour les Européens plus responsables que nous voulons être, ce sont plusieurs séries de mesures qu'il convient d'adopter en faveur de l'activité maritime qui, à la différence d'autres secteurs, ne bénéficie - est-il utile de le rappeler ? - d'aucune protection, ni douanière ni contingente, et d'aucune subvention.

Dans les autres grands pays maritimes, les armements sont aidés par l'Etat. Sans parler de la flotte soviétique, la flotte de ligne américaine bénéficie à la fois de subventions d'exploitation et de contrats de transports militaires réserves. De même, les grands armements d'Extrême-Orient obtiennent de leurs gouvernements ou de leurs chantiers navals de larges facilités pour l'acquisition de navires.

Il est donc urgent que les Européens adoptent à leur tour des mesures appropriées de défense et de promotion de leur flotte. Ils devraient commencer à le faire en envisageant l'application de pénalités en cas de dumping. Mais il faut aussi appliquer des quotas, comme pour d'autres importations en provenance d'Extrême-Orient, en négociant des accords d'autolimitation. Il convient également de demander à nos partenaires d'étendre aux frets maritimes le tarif extérieur commun applicable à d'autres activités industrielles.

Il est urgent que cette volonté de défense des intérêts maritimes communautaires s'affirme en particulier en faveur de l'armement de ligne, qui joue un rôle de plus en plus stratégique dans la défense de nos intérêts commerciaux et portuaires.

Nos intérêts maritimes sont aussi directement menacés par des interprétations communautaires abusives dans le secteur du cabotage national. Il en est ainsi pour les liaisons d'intérêt national assurées par la S.N.C.M., la Société nationale Corse-Méditerranée, entre la Corse et le continent. Tous les pays méditerranéens de la Communauté, sans exception, s'efforcent de préserver le caractère national de la desserte de leurs îles. Il est donc indispensable de donner un coup d'arrêt définitif à l'offensive des armateurs britanniques soucieux de réaffecter en Méditerranée leurs car-ferries de la Manche menacés par l'ouverture du tunnel en 1993.

J'évoque dans mon rapport écrit bien d'autres points que mes collègues auront certainement l'occasion d'aborder tout au long de ce débat. Pour ma part, messieurs les ministres, et mon intérêt pour ce sujet ne vous étonnera pas car, parmi ceux qui sont présents ici ce soir, je crois être l'élu le plus méridional, je voudrais dire une fois encore du haut de cette tribune qu'il est grand temps de s'occuper de la pêche en Méditerranée et d'établir, avant qu'il ne soit trop tard, un règlement communautaire prenant en compte sa spécificité.

Enfin, en ce qui concerne le programme d'orientation pluriannuel adopté en 1987 par la Commission européenne, il faudrait que vous répondiez aux inquiétudes légitimes des pêcheurs, qui sont confrontés au blocage des aides et à la réduction des capacités de pêche.

Où en sont les relations franco-espagnoles après les incidents qui se sont produits dans le golfe de Gascogne ?

Où en est le contentieux franco-canadien ?

Où en sont les études demandées aux experts en vue d'établir un règlement européen précisant les conditions sanitaires de production et de mise sur le marché des coquillages, ainsi que les conditions de police sanitaire applicables aux échanges intracommunautaires et aux importations en provenance de pays tiers pour les produits de la pêche ? Nos producteurs du littoral sont très inquiets.

Messieurs les ministres, au second semestre de 1989, la France exercera la présidence du Conseil de la Communauté. Ce doit être l'occasion pour elle de faire avancer les thèses qui lui sont chères : organisation plus efficace des marchés, lutte plus ferme contre les détournements du trafic et les concurrences déloyales. C'est dans ce contexte que la commission des affaires étrangères a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la mer pour 1989. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean Beaufile, rapporteur pour avis. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, j'essaierai de ne pas reprendre les observations déjà formulées par les deux rapporteurs qui m'ont précédé et je vous renverrai, pour les données chiffrées, à mon rapport écrit.

Longtemps endormi, ne sachant pas réagir quand il l'aurait fallu - au moment où les tendances pouvaient encore être inversées - le secteur de la mer s'est brutalement réveillé en 1981. D'abord grâce à la volonté du Gouvernement d'alors et à l'action énergique du ministre de la mer, Louis Le Penec. Ensuite sous la pression des événements : nous sortions du conflit des marins-pêcheurs, la progression des détournements de trafic affaiblissait nos ports par rapport à leurs concurrents, notre flotte de commerce ne cessait de perdre des parts de marché. L'hémorragie brutale a pu être stoppée, même si la guérison n'était pas pour autant assurée : aujourd'hui encore, notre secteur maritime connaît bien des difficultés.

Pourtant, de nombreux remèdes lui ont été administrés - beaucoup plus pendant ces sept dernières années que pendant les vingt-cinq précédentes. Rappelons-nous la création de l'Europe bleue ; le plan pluriannuel de modernisation de la flotte, c'est-à-dire le renouvellement d'environ 80 navires par an ; l'aide au carburant pour la pêche ; le plan de consolidation de la flotte, complété par le plan marine marchande de 1986 ; la démocratisation des ports avec les conseils portuaires ; la création d'IFREMER ; la revalorisation des pensions permettant un nécessaire rattrapage ; l'instauration - plus contestable à mes yeux - de l'immatriculation Kerguelen par le décret de 1986, et tant d'autres mesures.

Comme on le voit, le paysage des activités maritimes a bien changé au cours des sept dernières années. Beaucoup reste cependant à faire.

La commission de la production et des échanges a émis un vote favorable à l'adoption du budget que vous nous présentez, monsieur le ministre délégué, en sachant néanmoins qu'il ne peut être considéré ni comme novateur ni comme porteur des grandes réformes dont le secteur a besoin, mais plutôt comme un budget de transition. C'est d'ailleurs ainsi que vous le qualifiez vous-même !

Si la commission a donné cet avis favorable, c'est qu'elle a estimé que, compte tenu du contexte de rigueur budgétaire, l'évolution de vos crédits était satisfaisante. En augmentation de 9,03 p. 100, ce qui contraste avec la réduction de 2 p. 100 enregistrée en 1988, ils progressent beaucoup plus que le budget général, qui n'augmente que de 4,5 p. 100. Ils permettront ainsi de répondre aux priorités gouvernementales de solidarité, d'emploi, de formation.

Cette progression flatteuse doit cependant être tempérée par le fait qu'elle est due, en partie, à l'augmentation de 14 p. 100 de la subvention de l'E.N.I.M., qui consomme aujourd'hui 68,4 p. 100 des crédits budgétaires contre 65 p. 100 en 1988 ! Il faut par ailleurs noter que l'E.N.I.M. est de plus en plus dépendant des ressources extérieures, c'est-à-dire de la subvention de l'Etat, mais aussi de la compensation et surcompensation des régimes sociaux.

Tenu par des impératifs de temps, je consacrerai l'essentiel de mon propos à la flotte, aux ports et à la pêche.

Mais qu'il me soit permis auparavant de dire ma satisfaction de voir les crédits de l'administration générale permettre le renforcement de notre présence au sein de la C.E.E., pendant la présidence française, mais aussi en prévision de 1993.

De même, je constate avec plaisir que nous pourrions faire face aux exigences de la sécurité car, pour la première fois, les emplois liés à la sécurité ne diminueront pas. Un effort supplémentaire serait néanmoins souhaitable en seconde lecture, monsieur le ministre, pour que la subvention à la société nationale de sauvetage en mer, dont le montant est resté le même qu'en 1988, puisse être quelque peu améliorée.

Dans le domaine de la recherche, les crédits du F.A.R.I. - Fonds d'aide à la recherche et à l'innovation - progressent de 10 p. 100 et ceux d'IFREMER de 17 millions de francs, ce qui permet à cet organisme de retrouver les effectifs perdus entre 1986 et 1988, grâce à la création de 28 postes.

Quant à la formation, ses crédits progressent de la même manière que ceux de l'éducation nationale. Aujourd'hui, s'il apparaît que les besoins quantitatifs sont couverts - je devrais dire malheureusement couverts, car c'est la conséquence des pertes d'emplois - le qualitatif doit encore progresser : développement de l'informatique, utilisation des simulateurs, polyvalence des études, ouverture sur l'extérieur, homologation et équivalences des titres.

Le trafic portuaire est resté sensiblement au même niveau qu'en 1986. Les détournements, quant à eux, ont encore augmenté.

La compétitivité de nos ports doit être accrue : elle dépend en grande partie de l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires, le pré- et post-acheminement terrestre tendant, du fait de la conteneurisation, à prendre de plus en plus d'importance. De ce point de vue, le plan routier transmanche, décidé par Laurent Fabius, et les décisions de M. Méhaignerie sur les routes et autoroutes donneront des atouts précieux à nos ports du Nord et de la Manche. Pour la S.N.C.F., se pose notamment le problème de la mise au gabarit B + de la ligne Le Havre - Paris. Une réponse communautaire devra, par ailleurs, être recherchée en ce qui concerne la course effrénée au gigantisme des conteneurs.

La compétitivité des ports dépend aussi de l'amélioration du coût de la manutention. Les dockers ont perdu 20 p. 100 de leurs effectifs entre 1986 et 1988. Pourtant le taux d'emploi reste pratiquement stable. J'approuve pleinement la mission que vous avez donnée à M. Brossier. Les efforts demandés aux ouvriers dockers ne seront compris que s'ils permettent des reconquêtes de trafics et si les autres intervenants portuaires acceptent eux-aussi des sacrifices.

La compétitivité passe encore par le développement de modes d'exploitation nouveaux permettant de charger et décharger les navires dans les meilleurs délais, et ce vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Elle dépend enfin des investissements réalisés. Le rapporteur que je suis s'inscrit en faux contre le jugement porté par M. Guellec, ancien secrétaire d'Etat, dans sa plaquette-bilan où il estimait, à la page 7, que « nos ports sont parmi les mieux équipés du monde ». Non ! Nombre d'entre eux ne sont pas suffisamment équipés aujourd'hui et beaucoup reste à faire quand on voit les investissements réalisés chez nos voisins. « Le navire ne doit pas attendre le quai, mais le quai attendre le navire », a-t-on coutume de dire dans les ports. Il y a encore des quais et des terre-pleins à construire pour répondre aux évolutions du trafic.

Je souhaite, messieurs les ministres, que les efforts budgétaires ne soient pas seulement concentrés sur les ports autonomes, mais que l'Etat, comme c'est sa responsabilité, participe également aux investissements des ports d'intérêt national. Si elles étaient confirmées, les premières instructions pour l'élaboration des contrats de Plan, réservant aux seuls ports autonomes les investissements cofinancés par l'Etat et les collectivités territoriales et venant s'ajouter aux avantages accordés pour leur désendettement à travers la dotation de 1,4 milliard de francs, créeraient une situation discriminatoire très préjudiciable pour l'ensemble des ports d'intérêt national.

A ce propos, je ne peux pas ne pas vous rappeler, monsieur le ministre délégué, combien la communauté portuaire dieppoise attend votre décision pour la poursuite de la réalisation du port à l'extérieur.

Dans ce budget, les crédits d'Etat - qui s'ajouteront d'ailleurs à ceux des ports, des collectivités locales et des chambres de commerce - progresseront cette année de 11 p. 100 en autorisations de programme et de 48 p. 100 en crédits de paiement.

Enfin, nos ports ont besoin de se désendetter. A ce propos, le précédent gouvernement avait annoncé à grand renfort de publicité une dotation en capital de 1,4 milliard de francs pour les ports autonomes, qui devait être prélevée sur le fonds des privatisations. Or cette somme n'avait pas été clairement dégagée - c'est le moins que l'on puisse dire - et elle s'apparentait plutôt à une bombe à retardement laissée au nouveau gouvernement. Je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre, d'avoir su convaincre votre collègue des finances et d'avoir pu ainsi honorer cette promesse, même si elle semblait gagée sur des recettes très hypothétiques. Chacun se félicite aujourd'hui que les engagements de l'Etat soient ainsi respectés.

La situation actuelle de notre flotte est préoccupante. Comme celle de la C.E.E., elle ne cesse de diminuer parce qu'elle est confrontée aux concurrences les plus déloyales, les plus sauvages exercées par des armements bénéficiant de conditions de financement et d'exploitation plus favorables ; parce que se développent les pavillons de complaisance ; parce que le dumping fait rage. Notre flotte occupe aujourd'hui le vingtième rang mondial et l'âge moyen, qui était de huit ans en 1986, dépasse aujourd'hui dix ans. Quant à l'emploi, il a chuté de 14,6 p. 100 ces deux dernières années.

Cela démontre, s'il en était besoin, que le plan marine marchande du précédent gouvernement ne constituait en rien une politique d'ensemble et qu'aucun problème de fond n'est réglé.

L'aide structurelle de 200 millions de francs sur deux ans n'a pas apporté les résultats attendus, en particulier en termes d'emploi. Quant à l'aide à l'investissement, ses crédits n'ont pas été consommés et ils ont dû être reportés sur ce budget.

En revanche, la mesure la plus contestable, celle de l'immatriculation Kerguelen, a été utilisée par les armateurs : trente et un navires sont sous pavillon Kerguelen, dont dix-neuf ont été transférés du pavillon métropolitain. Vous avez décidé, dans l'attente de la mission Le Drian, de geler la

situation en cherchant à atténuer les abus. L'immatriculation Kerguelen n'est pas satisfaisante, monsieur le ministre. La réponse à y apporter est sans doute européenne. A titre personnel, je souhaite que, dans le cadre de la présidence française, vous fussiez progresser l'idée d'un pavillon européen.

La production des pêches maritimes s'est maintenue mais le déficit de la balance commerciale s'est encore accru, passant de 5,9 milliards de francs en 1985, à 8 milliards de francs en 1987 ! Ce déficit est imputable en grande partie à quelques espèces fortement demandées par notre marché intérieur, mais aussi à une insuffisante valorisation de notre production nationale. Les efforts du F.I.O.M. et des professionnels, le développement de l'aquaculture - en particulier outre-mer - et de la conchyliculture devraient permettre de renverser cette tendance.

La flotte de pêche française, qui compte 9 620 navires pour un million de kilowatts a progressé ces dernières années, en particulier pour les navires de moins de douze mètres.

Le programme d'orientation pluriannuel de la C.E.E. prévoit une réduction de 2,7 p. 100 de notre puissance. Cette disposition risque surtout de pénaliser nos petits armateurs.

Parallèlement à cette mesure, il a été institué un permis d'exploitation qui ne sera délivré qu'en fonction de la puissance disponible. Nous nous sommes donc courageusement inscrits dans la démarche européenne. Aussi la position de la C.E.E. de geler les aides 1988 pour les reporter éventuellement en 1989 nous semble-t-elle absolument inacceptable !

Quant à notre grande pêche, elle souffre des difficultés d'accès à la ressource. Elle risque de disparaître si des mesures ne sont pas prises. Nous suivrons avec intérêt vos propos concernant en particulier la situation à Saint-Pierre-et-Miquelon et nos rapports avec le Canada.

Ce budget pour 1989, malgré quelques insuffisances, vous permet, monsieur le ministre, de répondre globalement aux besoins du secteur.

Le domaine maritime est, par excellence, celui où régnent l'économie mixte. Si les efforts budgétaires de l'Etat sont indispensables pour impulser une politique dynamique au service du pays, ils doivent être accompagnés de la même volonté de reconquête au niveau des collectivités locales, des entreprises privées : armateurs, pêcheurs, portuaires, conchyliculteurs, marins... C'est de ces efforts que naîtra la grande politique maritime dont le pays a besoin.

Votre rapporteur pour avis sur les crédits du ministère de la mer, considérant ce budget comme un budget de transition dans l'attente des consultations et études demandées qui doivent orienter la nouvelle politique de la mer, vous invite à lui donner un avis favorable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Le métier de ministre n'est jamais un métier facile. Monsieur le ministre délégué, celui de ministre de la mer se heurte à des obstacles particulièrement nombreux : un poste ministériel d'origine récente et qui doit faire sa place au soleil, face à des administrations solidement installées et peu soucieuses de partager ; un budget d'ampleur modeste et dont les moyens, pour l'essentiel - cela a été souligné - sont dévorés par le poste « gens de mer », c'est-à-dire par une action de protection sociale, certes utile, mais peu porteuse d'avenir ; enfin, et peut-être surtout, une opinion publique largement indifférente, par conséquent, un nombre trop restreint d'élus qui mesurent l'enjeu d'une véritable politique maritime pour notre commerce extérieur, pour l'emploi dans les régions littorales, pour le rayonnement de la France dans le monde, voire pour son indépendance.

Etre ministre de la mer exige donc un talent particulier, peut-être un poids politique personnel spécifique, un je-ne-sais-quoi, afin que la politique maritime de la France n'apparaisse pas comme une politique « riquiqui », selon une formule largement utilisée depuis quelques jours. Ce « je-ne-sais-quoi », nous l'avions trouvé avec Ambroise Guillec ; nous l'avions également trouvé, je dois le reconnaître parce que cela est conforme à la vérité, avec Louis Le Penec, le premier titulaire du poste. Bien entendu, monsieur le ministre délégué, je ne mets pas en cause votre propre talent. Cela serait inconvenant et d'ailleurs injuste, puisque c'est la première fois que j'ai l'honneur de vous rencontrer.

J'observe toutefois - et, sur ce point, je rejoins tout à fait les conclusions écrites du rapporteur spécial de la commission des finances - que le budget de la mer pour 1989 est peu enthousiasmant, pour ne pas dire terne et médiocre. M. le rapporteur spécial a parlé sur un ton qui était lui-même un peu triste, d'un budget acceptable. M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a parlé d'un budget peu novateur. Je dirais que, venant d'amis politiques, c'est un jugement accablant.

M. Jean-Pierre Defontaine. C'est excessif !

M. Antoine Rufenacht. Je serai peut-être moins sévère qu'eux-mêmes, admettant que, comme on l'a déjà dit, par rapport à celui de 1988, ce budget est en progression : plus 9 p. 100. Mais il s'agit d'une progression en trompe-l'œil, on l'a dit aussi, puisque, chacun l'a rappelé, elle est due exclusivement à l'augmentation très forte du poste « gens de mer » qui représentera, en 1989, 68 p. 100 de ce budget.

Assurément, aussi, ce budget ne remet pas en cause certaines orientations essentielles retenues par votre prédécesseur, ce qui doit être porté à votre crédit. Je pense notamment au plan Marine marchande mis en place en 1986 et 1987 et au régime du pavillon des Kerguelen. Je pense également aux investissements dans les grands ports pour lesquels les crédits indispensables ont été mis en place, assurant ainsi la poursuite de la modernisation des outils portuaires, conformément à la politique engagée par le précédent gouvernement. Avec la participation positive de tous les acteurs, l'amélioration de la compétitivité de nos ports semble donc en bonne voie.

Cependant cette bonne santé apparente, conséquence du nouveau départ donné à la politique de la mer depuis deux ans...

M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis. Oh !

M. Antoine Rufenacht. ... masque de nombreuses incertitudes et de véritables sujets d'inquiétude que notre rapporteur spécial a d'ailleurs soulignés.

M. Jean Lecombe, rapporteur pour avis. Vous n'avez pas bien écouté M. Beaufils !

M. Antoine Rufenacht. Un premier sujet d'inquiétude a été dissipé par votre cabinet en début de semaine dernière, lorsqu'il a été indiqué que l'engagement pris par le gouvernement précédent de verser une dotation de 1,4 milliard de francs aux ports autonomes, de façon à leur permettre de faire face, dans les meilleures conditions financières, à leurs besoins d'investissement, serait respecté.

M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis. En vendant l'argenterie !

M. Antoine Rufenacht. La parole de l'Etat, sur ce point essentiel pour l'avenir de nos grands ports, sera donc honorée ; je m'en réjouis. Naturellement, j'ai la malice de penser, monsieur le ministre délégué, que le calendrier budgétaire n'est pas tout à fait étranger à cette annonce.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Analyse subtile !

M. Antoine Rufenacht. Après tout, ne boudons pas notre plaisir.

M. le ministre des transports et de la mer. Exactement !

M. Antoine Rufenacht. Prenons cette soudaine précipitation comme une attention particulière portée à l'égard de la représentation nationale.

Peut-être pourriez-vous toutefois nous apporter une précision sur l'origine de la ressource ainsi affectée à une dotation en capital. Envisagez-vous une inscription nouvelle au budget de 1989 ou bien avez-vous découvert, monsieur le ministre délégué, une petite tirelire, dont votre collègue des finances vous avait jusqu'à présent caché l'existence et dont l'origine, vous en conviendrez, ne peut être que soit un excédent des recettes budgétaires en 1988, soit un excédent du produit des privatisations. *(Murmures sur les bancs du groupe socialiste.)*

Dans les deux cas, il s'agit de la conséquence de la sage gestion précédente, ce qui devrait vous conduire à retirer le vilain qualificatif de « chèque en bois » que vous aviez prononcé, sans doute par mégarde, en venant au Havre.

M. Jean-Pierre Defontaine. Tout ce qui est excessif est insignifiant !

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre délégué, je serais heureux que vous répondiez à ce propos à une question précise concernant la dotation en capital : nous aimerions savoir, l'Assemblée nationale aimerait certainement savoir quelles seront les conditions de rémunération de cette dotation en capital.

Vous avez parlé tout à l'heure des engagements du Premier ministre précédent. Vous savez qu'il avait promis au Havre cette dotation en capital. Vous savez aussi qu'il avait fait une promesse, lors d'une visite à Dunkerque, relative aux conditions de rémunération.

M. le ministre des transports et de la mer. Il promettrait beaucoup !

M. Antoine Rufenacht. Nous aimerions savoir, messieurs les ministres, si, après avoir respecté l'engagement pris par M. Chirac au Havre, vous êtes prêts à accepter l'engagement qu'il avait pris quelques mois plus tard à Dunkerque. Cela est très important, même si vous avez l'air de plaisanter sur ce sujet.

M. le ministre des transports et de la mer. Pas du tout !

M. Antoine Rufenacht. Il est en effet essentiel de connaître le coût de cette rémunération. J'espère que vous aurez le souci de nous apporter ce soir une réponse précise.

Ma deuxième inquiétude, moins importante, mais sur laquelle je souhaite appeler votre attention, concerne les négociations actuellement en cours entre l'Etat et les régions.

Les ports, notamment les grands ports, sont directement concernés par ces débats. Il me semble essentiel que le Gouvernement apporte tout son soutien aux initiatives régionales prises en faveur de nos ports. J'ai naturellement à l'esprit les grands ports de Seine-Maritime : Le Havre, Rouen et Dieppe. Mais ce problème concerne certainement d'autres ports, et il me paraît nécessaire, monsieur le ministre, que vous obteniez qu'ils soient considérés comme prioritaires par l'ensemble du Gouvernement.

Le troisième sujet de perplexité est le considérable déficit de notre balance commerciale en produits de la mer, qui était de 8 milliards de francs en 1987. M. Denvers semble considérer, dans son rapport écrit, qu'il s'agit d'une sorte de fatalité. Peut-être d'ailleurs a-t-il raison. Peut-être est-ce aussi votre sentiment. Mais n'y a-t-il pas, sur ce point, compte tenu de l'ampleur du problème, une réflexion et une action à conduire ?

Je ne saurais oublier, puisque j'évoque le dossier de la pêche, les problèmes très préoccupants de Saint-Pierre-et-Miquelon et des zones de pêche au large du Canada.

M. Gérard Grignon. Très bien !

M. Antoine Rufenacht. Un médiateur a été nommé mais chacun sait que, dans ce domaine, sa décision ne sera pas obligatoire pour les parties concernées. Comment envisagez-vous de sortir de cette très sérieuse difficulté ?

Le quatrième sujet d'inquiétude, M. Denvers l'a souligné à juste titre, est relatif à l'avenir de notre flotte de commerce, ou plutôt, d'une manière générale, à la volonté du Gouvernement français d'affirmer la vocation de puissance maritime de la France.

Voici plus de cinq mois que le nouveau gouvernement est en fonctions. A aucun moment, me semble-t-il, n'a été affirmé de manière solennelle par le Premier ministre le souci d'engager une véritable politique maritime de la France. Il est vrai qu'il faut donner du temps à la réflexion ou, selon une autre formule, donner du temps au temps. Il est vrai également que des missions ont été mises en place et que des rapports ont été commandés, fort nombreux. Mais, dans ce domaine, à mes yeux essentiel et souvent méconnu ou oublié, il est maintenant indispensable d'affirmer une volonté, d'aller de l'avant et de dire si la France veut ou ne veut pas exploiter ses immenses richesses littorales et maritimes et demeurer, dans ce domaine, une grande puissance.

Je vous remercie à l'avance, messieurs les ministres pour les réponses que vous pourrez apporter éventuellement à ces interrogations ou à ces inquiétudes. Elles pourraient se

résumer en une seule question : la France aura-t-elle, dans les prochaines années, une politique maritime ? Peut-être, mais aujourd'hui ni les discours du Gouvernement ni les crédits pour 1989 ne permettent d'en imaginer les contours. C'est pourquoi le groupe du R.P.R. ne votera pas le budget de la mer.

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

M. André Duroméa. Le budget de la mer que vous nous présentez pour 1989, monsieur le ministre, est en progression apparente de 9 p. 100. Je dis bien « apparente » car hors E.N.I.M., dont la subvention progresse de 14 p. 100, les actions liées au développement maritime de la France stagnent en francs courants - moins 0,3 p. 100 pour le budget d'exécution - et les moyens d'engagement régressent de 2 p. 100.

Je souligne d'ailleurs que la progression de cette subvention à l'E.N.I.M. n'est aucunement liée à une amélioration des pensions et prestations en faveur des marins et de leurs ayants droit. Il s'agit tout simplement de la conséquence de la réduction constante du nombre de navires, de marins et d'officiers.

Ce projet de budget pour 1989 ne semble donc bien être qu'un budget de continuité. Une grande part de notre flotte de commerce est aujourd'hui sous pavillon étranger ou immatriculée aux Kerguelen, ce qui a abouti à la perte de cinq mille emplois et deux mille marins sont actuellement inscrits au chômage. Ils pourraient tous retrouver du travail si, selon un calcul du syndicat C.G.T., le Gouvernement faisait rapatrier sous pavillon français la moitié des navires armés à l'étranger par des compagnies françaises.

Nous sommes, me direz-vous, confrontés à une âpre concurrence. Nous le savons. Dans les années soixante-dix, les pays en voie de développement réclamaient, à juste titre, leur part du marché mondial. C'était le problème des 40-40-20. Aujourd'hui, il existe une confrontation d'une autre ampleur avec les nouveaux pays industrialisés d'Asie. Ils ne réclament plus une part du marché mais pensent avoir vocation à nous remplacer dans le trafic mondial. Ils disposent pour cela - mais pour combien de temps ? - d'une main-d'œuvre sous-payée.

La solution n'est pas, vous le savez bien, dans la constitution d'un pavillon-bis, dit « des Kerguelen ». Vous reconnaîsez vous-même qu'elle n'est pas satisfaisante. J'ajoute qu'elle est contraire aux intérêts du pays et des marins. C'est également un moyen pour les armateurs de recruter, par l'intermédiaire de « marchands d'hommes », des marins étrangers qu'ils exploitent au-dessous du salaire minimum international fixé par le bureau international du travail, qui n'est pourtant que de 286 dollars par mois pour huit heures de travail par jour. Cela leur permet de faire pression sur les salaires des marins français.

Le nombre de nos navires continue de baisser. Après les vraquiers, ce sont les pétroliers qui voudraient faire passer leurs navires sous ce pavillon bis. Vous avez refusé ; mais vous avez, en attendant le rapport demandé à M. Le Drian, maintenu le pavillon des Kerguelen.

Monsieur le ministre, on ne peut assister en simple spectateur à la disparition de notre flotte. C'est un enjeu trop important pour la sûreté de nos approvisionnements, pour notre indépendance économique et pour notre défense nationale. Je crois que le moment est venu de reconstruire une véritable filière maritime et de prendre les mesures financières nécessaires pour conserver à notre pays une flotte de commerce digne de notre position de grand pays industriel et maritime.

Ainsi, pour développer les coopérations entre les acteurs de la filière maritime, le secteur public peut jouer un rôle essentiel.

Le premier armement national, la C.G.M. - la Compagnie générale maritime - pourrait être un des outils de ce développement, mais il atteint actuellement une taille limitée au niveau mondial. Il est nécessaire de lui donner les moyens de maintenir et développer ses activités avec des garanties d'emplois pour les personnels navigants et sédentaires. La véritable solution réside non pas dans la réduction continue de ses activités productives mais dans son désendettement. Cette décision relève de l'Etat qui doit enfin jouer son rôle d'actionnaire. Il serait possible, par exemple, que la Caisse des dépôts et consignations abandonne, sous une forme juridique

adaptée, ses créances qu'elle détient auprès de la C.G.M., l'essentiel des emprunts de la compagnie ayant été faits à cet organisme d'Etat.

Avec cette perte d'influence du pavillon de la première compagnie nationale, c'est toute la chaîne du transport liée aux activités maritimes qui est menacée.

De plus, dans votre budget, les interventions pour la flotte sont en baisse. L'aide à la restructuration est supprimée. Elle n'aura servi qu'à réduire le nombre d'emplois de marins et d'officiers. L'aide à l'investissement des entreprises d'armement maritime est en forte baisse : moins 37,5 p. 100 en autorisations de programme et moins 69 p. 100 en crédits de paiement.

Je crois sincèrement que dans l'ensemble ce n'est pas la bonne voie qui est choisie, d'autant qu'elle a d'autres incidences graves. Et même si la construction et la réparation navales ne font plus partie de votre budget - ce que je regrette - je souligne que l'on assiste à la quasi-disparition de cette industrie pourtant dotée d'un savoir-faire et d'une qualification importante.

Ainsi, les sites de La Ciotat, La Seyne et Dunkerque sont en cours de fermeture, des emplois sont supprimés à Saint-Nazaire, alors que les armateurs français commandent leurs navires à l'étranger. Au Havre, le syndicat C.G.T. des ateliers et chantiers du Havre estime à 100 les embauches nécessaires pour répondre aux commandes en cours.

La construction navale n'est pourtant pas un secteur dépassé. Si la France a perdu 42 p. 100 de ses commandes de constructions en 1987, la R.F.A. les a augmentées dans le même temps de 341 p. 100, la Grande-Bretagne de 241 p. 100 et l'Espagne de 252 p. 100, selon l'O.C.D.E.

Un institut international de prévisions a estimé à 48 le nombre de bateaux à construire pour répondre aux besoins français d'ici à 1992.

Il est donc nécessaire de tout mettre en œuvre, à votre niveau, monsieur le ministre, pour sauvegarder et développer ce pan important de notre industrie.

Quant aux crédits pour les ports maritimes, les subventions d'investissement, liées à des décisions d'années antérieures, progressent fortement de 48 p. 100 et les autorisations de programmes augmentent de 11 p. 100. Mais, comparées à l'intervention publique des pays voisins, ces subventions restent très basses et ne donnent pas véritablement les moyens à nos ports de faire face à la concurrence.

Par ailleurs, la subvention de fonctionnement aux ports autonomes stagne depuis plusieurs années. Ce qui a pour conséquence une réduction des travaux d'entretien des profondeurs et un faible niveau d'entretien des infrastructures, dont une partie reste à la charge des ports.

Vous vous êtes engagé, en outre, à doter en capital un certain nombre de ports, dont celui du Havre pour 435 millions de francs. Je m'en félicite car, vous vous en souvenez certainement, j'avais attiré votre attention sur ce sujet à plusieurs reprises.

Mais pouvez-vous nous préciser les modalités d'affectation, la date de versement au port de cette dotation et par quel moyen allez-vous la financer puisqu'aucune ligne n'est prévue dans votre budget ?

Cette dotation devra être aussi assortie d'objectifs précis de reconquête de trafic ; à défaut elle risquerait de n'être qu'une incitation à la casse de l'emploi. Il faut dans le même temps penser à poursuivre le désenclavement de nos ports, désenclavement routier, qui est déjà en cours, mais aussi désenclavement ferroviaire, en mettant au gabarit, notamment la ligne Le Havre-Paris.

A propos de l'emploi, j'ai lu dans la presse que les employeurs de la manutention portuaire réclament à nouveau le départ de 2 000 dockers, après les 4 000 supprimés il y a quatre ans. Au Havre, environ 700 postes de dockers ont été supprimés en 1986 et 1987 et aujourd'hui, avec une remontée assez importante du trafic, c'est un nombre considérable d'heures supplémentaires qui sont effectuées. Si on tentait de diminuer encore leur nombre, il serait alors impossible de faire face à la demande et on courrait le risque de voir des navires se détourner vers d'autres ports.

Quant aux crédits destinés à la pêche, ils sont stables. Certes les moyens de l'action police et signalisation maritimes augmentent ; ils sont liés au renouvellement des vedettes pour les affaires maritimes, réclamé depuis déjà plusieurs années.

Pour la modernisation de la flotte, seule la pêche industrielle voit ses crédits progresser. Ceux destinés à la pêche artisanale sont maintenus au même niveau que l'an passé.

L'application du plan d'orientation pluriannuel va toucher particulièrement la pêche artisanale côtière. Mais cette réduction de capacité ne suffit pas à Bruxelles qui bloque les aides du F.E.O.G.A. Le Gouvernement doit faire preuve de fermeté et prendre des mesures pour assurer les constructions prévues de navires.

Des efforts importants devraient également être entrepris pour organiser les marchés, soutenir les cours, moderniser les criées, organiser des circuits de commercialisation performants, notamment pour la pêche fraîche, promouvoir de nouveaux conditionnements et réduire le déficit de notre commerce extérieur qui ne cesse d'augmenter dans ce domaine.

Quant à la grande pêche, pouvez-vous nous indiquer où en sont les négociations avec les Canadiens pour faire respecter les droits historiques des pêcheurs français dans les eaux canadiennes ? C'est un problème qui devrait quand même trouver une solution. Que représentent en effet les 18 000 tonnes de cabillaud pris par nos pêcheurs, comparées aux centaines de milliers de tonnes pêchées par le Canada et par rapport aux réserves existantes ?

Au plan européen, la priorité devrait être de parvenir à une répartition plus équilibrée des quotas de pêche en liaison avec les organismes professionnels.

Dans l'optique de 1992, il est nécessaire que l'article 117 du traité de Rome soit mis en œuvre et que cette harmonisation des régimes sociaux soit réalisée par un alignement vers le haut.

Nous proposons également qu'un volet spécifique pour la Méditerranée soit négocié, permettant notamment la préservation et la reconstitution des stocks sur le plateau continental au large du Languedoc-Roussillon.

De nombreuses questions se posent donc à propos de la revalorisation et de l'amélioration du régime des pensions, sur l'avenir de la flotte en général et de la C.G.M. en particulier, quant au statut des navigants, à propos de l'emploi des dockers et sur les moyens budgétaires donnés à nos ports maritimes.

Les réponses que vous nous apporterez détermineront notre vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre, le budget que vous nous présentez n'est pas un bon budget.

M. Jean Beaufile, rapporteur pour avis. Ah !

M. Gérard Grignon. Il ne permet pas de doter la France de la politique maritime de redressement dont elle a besoin pour espérer sans dommages entrer dans l'Europe de 1993.

La politique maritime de la France doit essentiellement porter ses efforts sur la modernisation de ses ports et la recherche de leur compétitivité, sur la compétitivité de sa flotte de commerce, sur l'amélioration de ses activités de pêche.

Au niveau des moyens, de toute évidence votre budget, monsieur le ministre, n'est pas à la hauteur des objectifs que je viens d'évoquer.

M. Jean Beaufile, rapporteur pour avis. Ah !

M. Gérard Grignon. Eh oui ! monsieur Beaufile.

Ce budget n'est qu'en augmentation apparente de 9 p. 100. En réalité, l'action en faveur des gens de mer, soit 500 millions supplémentaires et au total 68 p. 100 de votre budget, action que nous approuvons, action indispensable et justifiée, occupe tout le champ de cette progression. Mais en extrayant ces 500 millions de votre budget, il apparaît que la masse de crédits, dont vous disposez, est inférieure à celle du budget de 1988, cela d'autant plus que le gouvernement de l'époque avait déployé un effort particulier en dégageant 1,4 milliard de francs pour le désendettement des ports autonomes.

Au niveau des objectifs, ceux-ci n'apparaissent pas clairement ; nous ne connaissons pas les orientations que vous comptez adopter. Votre politique, a-t-on l'habitude de dire,

est une politique d'attente. Mais, monsieur le ministre, l'Europe n'attend pas. Surtout nos partenaires européens conduisent en ce domaine une politique très volontariste. La France ne peut s'offrir le luxe de perdre une année à quatre ans d'une échéance qui risque de lui être fatale.

Or cet attentisme semble caractériser votre politique à l'égard de nos ports, de notre flotte de commerce, de nos activités de pêche.

Pour ce qui est de nos ports, chacun en connaît l'importance économique. Le transport maritime représente 60 p. 100 des échanges de notre pays avec l'étranger. Le chiffre d'affaires des prestations portuaires et des services de la filière portuaire a atteint 100 milliards de francs en 1986. Mais chacun sait que nos ports ne sont pas suffisamment compétitifs à côté des ports belges et hollandais, et chacun connaît les détournements de trafic opérés à leur profit, mais aussi au profit d'un port comme Barcelone, en plein développement.

Les raisons de ce manque de compétitivité sont connues. D'éminents spécialistes les ont définies, ont proposé des solutions qui passent en priorité par l'amélioration des conditions d'acheminement terrestre vers les ports par routes, voies ferrées et voies navigables, par des solutions conciliées à trouver pour abaisser le coût du transit portuaire français, par la modernisation des infrastructures.

Au cours des deux dernières années, des orientations claires ont été définies pour commencer à résoudre ces difficultés. Pourquoi ne pas avoir défini une politique engagée en ce sens au lieu d'attendre les conclusions du rapport confié au directeur des ports, dont nous ne contestons en aucune manière la compétence ?

Certes, il y a quelques jours, le Gouvernement annonçait la mise en place des dotations en capital d'un montant de 1,4 milliard de francs décidée au début de l'année 1988 en faveur des ports autonomes.

Votre budget, monsieur le ministre, ne vous donne pas une telle possibilité pour 1989. Vous ne disposez que d'une augmentation de 11 p. 100 concernant les travaux portuaires ; cela est certes positif - et vous ne manquerez pas de nous en indiquer la répartition entre les ports autonomes et les ports d'intérêt national - mais ces moyens sont loin de satisfaire à une politique d'investissement garante d'une nécessaire compétitivité.

De 1980 à 1985, l'Etat belge a investi 1,7 milliard de francs en moyenne annuelle en faveur des ports de Zeebrugge, Anvers et Gand.

L'Etat français a investi 2,235 milliards de francs en 1975, mais seulement 250 millions de francs en 1985, 212 en 1986, 277 en 1987, et prévoit 304 millions de francs en 1989. Nous sommes bien loin du compte.

Dans le domaine de notre flotte de commerce, nous connaissons la gravité de la situation.

Le gouvernement précédent avait engagé un plan pour la marine marchande dont la quasi-totalité des mesures a été mise en œuvre. Ce plan s'est traduit par l'inscription de moyens budgétaires considérables, soit 150 millions de francs sur le budget de 1988. Les crédits inscrits pour 1989 ne dépassent pas 50 millions de francs, chiffre très faible et qui ne permet d'attribuer que quelques subventions individuelles d'investissement.

M. Jean Beaufile, rapporteur pour avis. Et les reports !

M. Gérard Grignon. Certes une forte partie de ces crédits inscrits au chapitre 63-35, monsieur Beaufile, ne semble pas avoir été utilisée. Là encore, monsieur le ministre, vous ne manquerez pas de nous en indiquer le devenir.

Cependant, les crédits inscrits pour 1989 dans votre projet de budget en faveur de notre flotte de commerce sont en baisse de 46 p. 100 pour les crédits de paiement et de 67 p. 100 pour les autorisations de programme.

Quant aux orientations de votre politique, nous les ignorons, monsieur le ministre. Vous avez demandé un rapport à M. Roudier, ex-directeur du cabinet de M. Lengagne. Ce rapport est terminé mais vous en avez confié un autre à notre collègue Le Drian dont les conclusions vous seront données à la fin du mois d'avril. Pendant ce temps, toute décision importante est suspendue.

Là encore, monsieur le ministre, insuffisance de moyens et attentisme.

Cette attente risque d'être fatale à notre flotte de commerce, comme l'a indiqué le rapporteur de la commission de la production et des échanges ; il s'agit d'une erreur politique grave qui peut aboutir à la disparition du pavillon français.

Il devient urgent, monsieur le ministre, de réunir une haute commission de la marine marchande, composée de toutes les parties prenantes, chargée de déterminer, s'il n'est pas trop tard, une politique claire.

A l'égard de la défense de nos activités de pêche, vous connaissez, monsieur le ministre, l'accord de 1972 qui pérennise pour les chalutiers métropolitains, comme pour dix chalutiers de moins de 50 mètres immatriculés à Saint-Pierre-et-Miquelon, des droits de pêche dans les eaux canadiennes au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Ecosse.

Malgré l'existence de cet accord depuis 1977, le Canada renie ses engagements, piétine le droit international, bafoue l'autorité de la France, cultive la désinformation et se spécialise dans les déclarations de mauvaise foi.

L'escalade s'est accélérée au début de l'année 1987. Au mois de janvier 1987, le Canada accorde des quotas à la France, certes insuffisants mais des quotas tout de même, et s'engage à lui accorder pour la période allant de 1988 à 1991 des quotas suffisants pour le développement des activités de pêche. Mais aussitôt, reniant ses engagements, le Canada annonce la fermeture progressive de toutes les zones traditionnelles de pêche les plus poissonneuses, y compris à l'intérieur même du 3^e PS, ne laissant qu'une seule possibilité aux chalutiers de l'archipel et aux chalutiers métropolitains : l'exploitation de la seule zone dite grise.

Le Canada a annoncé aussitôt la fermeture de ses ports aux chalutiers français.

En 1988, le Canada n'accorde aucun quota à la France. Chaque fois, la France s'est contentée de protester, vigoureusement, comme il est dit frileusement dans le langage insaisissable du Quai d'Orsay, mais, chaque fois, elle a baissé les bras, condamnant les entreprises de grande pêche métropolitaines à licencier leurs marins et les usines de l'archipel à la fermeture. Car, vous le savez, monsieur le ministre délégué, ni les usines locales seules ni, *a fortiori*, les armements métropolitains ne seront viables sur la seule exploitation de la zone grise.

Vous connaissez également la mobilisation de toute la population de l'archipel, à deux reprises, au cours du premier semestre, pour soutenir l'ensemble des élus dans des opérations destinées à sensibiliser les opinions publiques française et canadienne, ainsi que les gouvernements. Je sais que ce genre d'opération gêne le ou les gouvernements, surtout quand deux parlementaires de la République française sont en cause, embarqués dans une grève de la faim ou détenus dans une sordide prison de Terre-Neuve. Mais les petites populations oubliées n'ont souvent pour seul recours que les actions spectaculaires, parfois violentes et souvent désespérées, pour se faire entendre. Cependant, outre un résultat positif quant à la sensibilisation des opinions publiques des deux pays respectifs, ces opérations ont abouti à extraire le dossier de l'abîme dans lequel il était plongé, ainsi qu'à l'accord du 30 avril 1988 dont l'objet était la désignation d'un médiateur.

L'actuel gouvernement a jugé bon de retourner négocier ; je l'ai dit à M. Rocard.

A nouveau il s'est heurté à la mauvaise foi canadienne, a dû faire marche arrière et revenir à la procédure de médiation arrêtée le 30 avril par le précédent gouvernement.

La décision qui devait être rendue à la fin du mois de juillet 1988 ne le sera donc qu'à la fin du mois de janvier 1989. Nous perdons donc six mois, une campagne de pêche, et la possibilité éventuelle de l'attribution de quotas par les Canadiens, laquelle se fait généralement au début du mois de janvier.

Là encore, manque de politique claire et perte de temps.

Je vous vois sourire, monsieur le ministre délégué, pourtant le problème est réel !

Une année de pêche perdue sera peut-être fatale à la grande pêche métropolitaine, mais aussi aux entreprises de l'archipel. Le rapporteur de la commission l'a indiqué, c'est l'existence même de Saint-Pierre-et-Miquelon qui est en cause, c'est la présence de la France en Amérique du Nord.

Le Canada ne sera sensible qu'à la pression d'ordre économique et à la fermeté de la France.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Grignon.

M. Gérard Grignon. Je termine, monsieur le président. Ce n'est pas vous qui allez empêcher les minorités de s'exprimer ! Je parle de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Monsieur le ministre, je vous fais part de la très grande inquiétude de notre groupe à la suite des incidents multiples intervenus ces dernières semaines en raison de l'agressivité des pêcheurs espagnols à l'égard des pêcheurs français. Que comptez-vous faire pour mettre fin à cette situation ?

Monsieur le ministre, le budget que vous nous présentez ne vous permet pas d'annoncer des objectifs caractérisant une véritable politique de la mer. Le groupe U.D.C. ne peut le cautionner et attendra vos explications sur les domaines que je viens d'évoquer avant de se prononcer. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

M. le président. Monsieur Grignon, vous étiez inscrit pour cinq minutes, mais vous avez parlé pendant dix minutes. J'avais entendu parler de minorités agissantes, mais vous, vous faites partie des minorités trop éloquentes ! *(Sourires.)*

La parole est à M. Gilbert Le Bris.

M. Gilbert Le Bris. Messieurs les ministres, mes chers collègues, l'année dernière, un secrétaire d'Etat à la mer présentait un budget pour 1988 en diminution de 2 p. 100 sur l'année précédente.

M. Ambroise Guellec. Ce n'est pas vrai !

M. Gilbert Le Bris. Pour le budget de 1989 un ministre est chargé du secteur maritime et il présente un budget en progression de 9 p. 100 sur l'année précédente. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Cette évolution favorable du titre du responsable et des sommes accordées au département ministériel montre qu'une nouvelle orientation est prise dans le domaine qui nous intéresse, et les socialistes manifestent leur approbation.

Les lignes de force du budget de la mer en 1989 ont été résumées par le triptyque solidarité, emploi et formation.

La solidarité se retrouve à coup sûr dans la forte progression - quasiment 14 p. 100 - des dépenses nécessaires à l'équilibre de l'établissement national des invalides de la marine, l'E.N.I.M. L'Etat assume ainsi ses obligations et c'est bien, même si l'évolution démographique que cela traduit doit légitimement nous inquiéter.

L'emploi, c'est votre volonté affichée que les effectifs des personnels exerçant des missions de sécurité et de police ne subissent aucune réduction d'emploi, ce qui rompt singulièrement avec l'évolution négative de ces dernières années. Mais l'emploi se retrouve aussi, même si c'est sans doute de façon plus diffuse, dans le maintien des aides à l'investissement pour la flotte de pêche à hauteur de 135 millions de francs et dans la progression de 10 p. 100 des crédits d'investissements portuaires.

La formation qui est, rappelons-le, notre priorité générale, se retrouve avec une progression de 6,84 p. 100.

Reste à régler, monsieur le ministre, même si cela est de nature interministérielle, le problème de la rémunération des élèves des cours de perfectionnement à la pêche pour lesquels, sous votre égide, une solution provisoire avait été trouvée en octobre.

Au delà de ces trois lignes de force, le budget que vous présentez apparaît aussi à maints égards comme un budget de préparation. Comme des sportifs se préparent à une épreuve par un échauffement, un « tour de chauffe » dit-on en formule 1, on a le sentiment que, dans certains domaines, c'est un budget de préparation, d'échauffement.

Ainsi vous préparez vos muscles, c'est-à-dire vos moyens d'action, en portant attention, et c'est normal, aux moyens de fonctionnement du ministère de la mer. Je veux souligner ici le renforcement de la modernisation du service public de la mer et particulièrement pour les moyens nautiques d'assistance, de police maritime et de signalisation. Lorsque l'on sait les problèmes rencontrés quotidiennement par nos

pêcheurs dans le golfe de Gascogne et le non-respect des T.A.C., totaux autorisés de capture, et des quotas par de véritables pavillons de complaisance de pêche, on ne peut qu'approuver cette avancée.

Ainsi, vous vous préparez aussi à la prochaine présidence française du conseil de la C.E.E. et il est très positif qu'à Bruxelles un haut fonctionnaire puisse suivre de près les mesures concernant les intérêts des pêcheurs français.

Mais, dans des domaines cruciaux pour nous, il faudra prendre rapidement des décisions volontaristes pour fournir à la France une véritable politique maritime. On peut comprendre que vous ayez tenu à prendre du temps afin de définir une politique cohérente pour l'avenir de notre marine marchande.

L'enjeu est important pour notre pays et, sans doute au-delà, pour l'ensemble de l'Europe. Les armements européens possédaient, en 1973, 32 p. 100 de la flotte mondiale alors qu'ils ne représentent plus aujourd'hui que 15 p. 100 du tonnage de la planète.

Les pavillons de complaisance sont passés par là mais c'est un défi que nous devons relever et, après la mission Le Drian, les actes, et donc aussi les moyens financiers, devront suivre pour que, dans une Europe moins complaisante à l'égard des pavillons du même nom, la France puisse avoir la flotte de commerce nécessaire à son économie et à notre indépendance.

C'est d'ailleurs aussi dans ce chaînon faible de l'Europe bleue, celle de la pêche, à savoir l'absence d'application d'un volet social puisque l'article 117 est resté en rade, qu'il faudra beaucoup travailler désormais.

Mais l'avenir est aussi conditionné par la compétitivité de nos ports, de commerce comme de pêche, et cela se traduit par du fonctionnement et de l'investissement. Sur ce point, nous avons le sentiment d'un retard pris par rapport à nos partenaires, concurrents et voisins d'Europe du Nord. Nous approuvons donc totalement la dotation de 1,4 milliard de francs enfin accordée et l'augmentation de 10,1 p. 100 du budget d'investissement des ports qui peut être prise comme la marque d'une volonté d'œuvrer avec constance - et ce sera nécessaire - dans le sens d'une mise à niveau de compétitivité pour notre tissu portuaire.

Je souhaite enfin noter les efforts pour la sécurité en mer et vous dire mon attachement profond, que je sais être le vôtre aussi, monsieur le ministre, à de significatives et rapides avancées dans ce secteur. Le maire de Concarneau peut vous dire en particulier le lourd tribut en vies humaines payé ces dernières années par les pêcheurs.

Dans un message adressé au début du mois d'octobre à l'académie de marine, le Premier ministre a estimé qu'il fallait « renforcer la prévention » en mer. Cette volonté gouvernementale doit se traduire en actes d'autant que d'autres nous montrent le chemin. Ainsi la Norvège, avec de très gros efforts, a permis une diminution de 60 p. 100 des morts à la pêche dans les années 1980 et, dans les cinq ans qui viennent, 20 000 pêcheurs y suivront un stage de sécurité.

Sait-on qu'en France un marin-pêcheur a statistiquement 3 p. 100 de probabilité de périr en mer et 50 p. 100 de risques d'être victime d'un accident de travail au cours de sa carrière ?

La prévention, voilà le maître-mot ! Un centre d'instruction à la sécurité pour les pêcheurs français a été créé en 1983 à Concarneau. Il a largement fait les preuves de son utilité et doit désormais avoir les moyens d'un véritable développement. Il n'est pas tolérable que les stagiaires soient accueillis dans des locaux inadaptés et en « préfabriqué ».

Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour que soit rapidement impulsée la construction de locaux fonctionnels indispensables à ce centre national et je vous remercie de faire le point sur ce dossier auquel vous aviez été très sensible lors de votre visite dans notre port.

Toujours en liaison avec les problèmes de sécurité, force est de constater, à la lumière de récents exemples, que la concentration de la prévision météo à Paris depuis 1984 n'est pas une réussite.

La fiabilité, la qualité des informations a baissé pour nos pêcheurs bretons depuis que ce n'est plus à Brest mais dans ce 7^e arrondissement que l'on a la responsabilité d'annoncer le temps qu'il fera en Sud-Irlande ou dans le golfe de Gascogne. Sans doute faut-il en tirer les conséquences et envisager la redécouverture de la météo marine.

J'ai dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que votre budget était un peu un budget de préparation, non pas dans son volume global, mais dans son impact économique.

Il fait suite à des budgets de marée basse pour le secteur maritime et il prépare, nous le souhaitons, des budgets de marée haute pour le monde de la mer.

Nous sommes donc dans cette phase de transition où la mer est étiage, après le reflux, et avant le nouveau flux d'une mer montante qui se prépare.

Nous voyons à l'évidence dans votre budget les prémisses d'une nouvelle détermination pour donner à la France les moyens de sa politique maritime, ce caractère déterminé est apprécié des gens de mer qui ont déjà pu le constater chez vous.

Nous, socialistes, vous témoignons notre confiance et notre soutien en émettant un vote positif sur ce budget. *(Applaudissements sur les bancs de groupe socialiste.)*

M. le président. Monsieur Le Bris, inscrit pour cinq minutes, vous avez parlé plus de neuf minutes.

M. le ministre des transports et de la mer. Cela représentait de l'intérêt !

M. le président. Il est vrai que je ne puis empêcher la majorité de s'exprimer. *(Sourires.)*

M. le ministre des transports et de la mer. C'est un regret, monsieur le président ?

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

M. Aimé Kergeris. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, traiter de la marine marchande, de la pêche, de l'aquaculture et de la protection du littoral en cinq minutes est un exercice difficile. Aussi, monsieur le ministre, je me bornerai à vous poser un certain nombre de questions.

En ce qui concerne la marine marchande et en attendant le rapport Le Drian, ma question portera essentiellement sur le remboursement de la taxe professionnelle. Le plan marine marchande mis en place par votre prédécesseur, M. Guellec, avait décidé du remboursement à 66 p. 100 de cette taxe pour 1987-1988.

À l'heure actuelle, l'ensemble des observateurs s'accordent à souligner l'importance de cette mesure.

Le rapport d'information de M. de Rohan, fait au nom de la commission des affaires économiques au Sénat, souligne qu'« il est impératif de sortir de l'assiette de la taxe professionnelle les navires et les navigants français ».

Compte tenu de l'importance pour un pays d'avoir la maîtrise du transport dans ses échanges internationaux, votre ministère a-t-il l'intention de soutenir ce secteur par des mesures fiscales appropriées - et en tout premier lieu par la reconduction pour 1989 de l'exonération de la taxe professionnelle ?

En ce qui concerne l'E.N.I.M., l'action que vous menez à travers votre budget est essentiellement tournée vers les gens de mer, puisque les chiffres font apparaître une progression de 9 p. 100 en faveur de l'E.N.I.M., soit un accroissement de plus de 500 millions de francs des subventions à cet organisme.

Ce poste représente donc à ce jour environ 68 p. 100 du budget de la mer contre 66 p. 100 en 1988. S'il reste évidemment certain que ce secteur requiert toute l'aide de l'Etat, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que la solution, compte tenu de la pyramide démographique du régime social des marins, se trouve dans un cadre plus général ?

On a l'habitude de dire que « gouverner, c'est prévoir ». Or je pense qu'en ce domaine, le seul fait d'augmenter annuellement la subvention versée par l'Etat, aux dépens des investissements, ne nous permettra pas dans les décennies à venir de régler le délicat problème du régime de retraite des marins.

Ma question sera donc la suivante : parallèlement à l'aide financière consentie par votre ministère, envisagez-vous une étude approfondie sur les véritables solutions à prendre en ce domaine ?

En ce qui concerne la flotte de pêche, permettez-moi, monsieur le ministre, d'aborder avec vous ici deux points essentiels : le permis de mise en exploitation et les prêts bonifiés.

S'agissant du permis de mise en exploitation, la question fondamentale est bien évidemment : comment éviter la mise en place du système de licence ?

Comment éviter l'instauration d'un fonds de commerce par définition négociable, entraînant un marché occulte des droits attachés à la licence, des sociétés de façade ou des prête-noms ?

Comment éviter, dès lors, de réduire une flotille sans la figer, comment ménager les droits des jeunes patrons ? Comment, dans le même temps, favoriser l'investissement et la modernisation de notre flotte de pêche ?

Quelles mesures envisagez-vous de prendre, par conséquent, pour éviter que le retrait d'un navire ne crée un droit individuel de construire, droit qui deviendrait vite plus ou moins négociable ? Méfions-nous, monsieur le ministre, des effets pervers !

Enfin, derrière ce budget qui ne nous apporte guère de réponse à sa lecture, quelles mesures avez-vous l'intention de prendre pour responsabiliser les régions dans le cadre des contrats de Plan, pour définir les niveaux de responsabilités, pour coller à la réalité du terrain dans l'organisation économique de ce secteur ?

J'en viens aux prêts bonifiés. Compte tenu de la modernité de nos bateaux et de la conteneurisation croissante, un chalutier de vingt-cinq mètres coûte aujourd'hui 11 millions de francs.

Or le prix plafond subventionnable est de 7,4 millions de francs, au-delà desquels il n'y a plus de prêts bonifiés.

Ma question est donc très simple : pensez-vous qu'un jeune patron puisse trouver 4 millions de francs d'autofinancement et assurer malgré tout la rentabilité de son outil de travail ?

La France ne peut pas, compte tenu de la compétitivité européenne dans le domaine de la pêche, rester en arrière. Nos marins-pêcheurs sont parmi les meilleurs, notre technologie nous est enviée dans le monde entier. Ces deux éléments doivent être réunis et favorisés par un instrument financier approprié.

La sécurité en mer reste un problème d'actualité. Les accidents récents sont là pour nous le rappeler. Parmi les mesures qui ont été annoncées par votre prédécesseur, pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, à quel stade en est le projet de décentralisation du service technique des phares et balises de la région parisienne à Brest ? Envisagez-vous d'imposer sur les bateaux de pêche des balises de détresse ?

En ce qui concerne la ressource, tous les experts disent que « la pression sur nos ressources commence à être insoutenable ». Partant de cette constatation, ma question sera simple.

Alors que l'avenir de la pêche française passe par un bon équilibre entre la ressource et l'effort de pêche, peut-on décemment parler de protection des ressources quand les pays du Nord de l'Europe, notamment le Danemark, continuent de pratiquer la pêche minotière ? Quelles mesures comptez-vous défendre à Bruxelles pour réserver les fonds marins aux pêcheurs et aux consommateurs directs ?

Enfin, dernier point important que je voudrais évoquer ici : la valorisation des produits de la pêche. Problème vaste, s'il en est, puisqu'il passe en amont par la modernisation de la flotte et en aval par une politique de valorisation de la production nationale.

Cette modernisation qui reste le seul moyen pour les pêcheurs de dégager les gains de productivité nécessaires pour assurer l'équilibre des comptes d'exploitation, est également nécessaire pour améliorer la sécurité à bord des navires, ainsi que les conditions de travail des marins. Elle doit permettre d'améliorer la qualité des espèces proposées à la consommation.

La politique de la pêche maritime doit, si l'on veut qu'elle corresponde aux besoins des professionnels et qu'elle donne à ce secteur le rôle qui lui revient dans l'économie nationale, embrasser l'ensemble des maillons de la filière, en veillant à la cohérence des actions engagées pour développer les zones de pêche, moderniser la flotte et valoriser la production nationale. Cette exigence n'est pas hors de portée.

Encore faut-il, monsieur le ministre, que la politique menée par le ministère de la mer soit une politique d'investissement et non de simple fonctionnement.

C'est cette volonté que nous ne retrouvons pas dans votre budget et c'est pourquoi le groupe U.D.F. ne le votera pas. (Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)

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

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, avant de répondre à vos questions et de préciser les orientations budgétaires je veux renouveler, devant la représentation nationale, au nom de M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer, et en mon nom propre, nos condoléances aux familles des cinq marins-pêcheurs décédés il y a dix jours en Espagne.

Nos pensées vont vers les femmes, les parents et les enfants de ces marins. C'est la raison pour laquelle, en accord avec M. Michel Delebarre, nous avons demandé à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, de bien vouloir obtenir l'autorisation du gouvernement espagnol d'envoyer un expert sur place pour faire toute la lumière sur cet accident dramatique. Ce expert est aujourd'hui même en Espagne. Nous pourrions ainsi répondre à toutes les interrogations.

Par ailleurs, dans un souci d'assurer la sécurité de nos bateaux à quai et en mer, nous avons décidé, M. Delebarre et moi-même, de faire constater, notamment pour les anciens bateaux, que toutes les mesures de sécurité sont prises. Nous allons demander à l'ensemble des forces assurant la protection contre l'incendie dans les ports, de bien vouloir effectuer des manœuvres de façon à être sûr que toutes les garanties sont prises pour assurer la sécurité de nos concitoyens.

Je crois que c'est un devoir de solidarité : la vie n'a pas de prix. (" Très bien ! " sur plusieurs bancs.)

Je remercie les rapporteurs, M. Denvers, M. Lacombe et M. Beaufills pour l'excellent travail qu'ils ont effectué, travail sans complaisance, notamment de la part de M. Denvers, mais aussi travail de précision qui n'a rien laissé dans l'ombre et qui a permis de faire le point sur l'ensemble de la politique maritime de notre pays.

Vous avez dit, monsieur Denvers : « Acceptons ce budget comme un budget de transition. » Pour vous, monsieur Beaufills, le projet de budget pour 1989, dans la perspective de 1992, devrait, grâce à la progression de ses crédits de 9,04 p. 100, permettre la mise en chantier de la mutation de notre flotte de commerce, la modernisation de notre flotte de pêche et l'amélioration de la compétitivité de nos ports.

Quant à vous, monsieur Lacombe, vous avez déclaré : « Au second semestre de 1989, la France exercera la présidence du conseil de la Communauté. Ce doit être l'occasion pour elle de faire avancer les thèmes qui lui sont chers : organisation plus efficace des marchés, lutte plus ferme contre les détournements de trafic et les concurrences déloyales, premier pas vers la préférence communautaire. »

Ces observations situent les limites et les enjeux de ce budget. Ainsi, M. Michel Delebarre et moi-même devons aujourd'hui faire face à une multiplicité de problèmes difficiles, qu'il s'agisse de l'échéance de 1992 ou de la détermination d'une politique structurelle en matière de marine marchande ou en matière portuaire. En conséquence, il nous a fallu trois mois pour procéder à la définition d'axes politiques tout en assumant la préparation de ce budget.

C'est dans ce cadre que j'ai décidé d'organiser mon action autour de quatre axes : premièrement, les impératifs fixés par le Président de la République et par le Premier ministre dans le domaine de la solidarité et de la formation ; deuxièmement, la volonté d'obtenir, de façon consensuelle, les éléments d'une politique structurelle de la marine marchande ; troisièmement, la nécessité fondamentale d'adapter l'outil de pêche aux contraintes sociales et économiques ; enfin, assurer l'organisation et le développement du monde portuaire dans un contexte concurrentiel particulièrement sévère.

C'est tout cela que je prends en compte, et c'est pour cela que j'ai mis en place une méthode d'analyse et de travail, tout en étant conduit à prendre des décisions immédiates. La France maritime, ce n'est pas seulement l'histoire. C'est pour nous un avenir à construire, donc un enjeu que le Gouverne-

ment entend assurer pleinement. M. le Premier ministre l'a déclaré encore récemment, monsieur Rufenacht. Cet engagement est celui du Gouvernement. Le Premier ministre l'a pris.

Avant toute présentation au fond de ce projet de budget, je voudrais vous citer quelques chiffres qui en donnent réellement la physionomie d'ensemble.

Les crédits globaux seront de 5 962 millions de francs et les autorisations de programme s'éleveront à 614 millions de francs. Dans l'ensemble des dépenses et des crédits de paiement, la subvention à l'E.N.I.M. passe de 3 581 millions de francs à 4 081 millions de francs.

C'est une progression substantielle ; c'est cela la vraie solidarité.

Les propositions qui vous sont soumises au titre de ce projet de loi de finances initiale témoignent d'une volonté politique, articulée autour des axes que je viens de préciser, d'améliorer par des moyens nouveaux - M. Beaufills et M. Le Bris, en particulier, l'ont souligné - la qualité du service public de la mer.

La solidarité et la formation sont deux priorités. Elles apparaissent clairement dans le projet qui vous est soumis.

L'évolution démographique du régime de retraite des marins conduit à une augmentation de 13,96 p. 100 de la contribution de l'Etat à l'établissement national des invalides de la marine. En effet, la question de l'avenir de cette institution m'est souvent posée.

Ma réponse sera très claire : l'originalité de l'établissement marque l'expression de la spécificité maritime dans le domaine social. Donc, il ne saurait être question de la remettre en cause.

Par ailleurs, ce projet de budget marque une progression de 29 p. 100 des crédits alloués au titre des cessations anticipées d'activité. Cette procédure permet de gérer socialement le problème des personnels navigants de la marine marchande, en préservant l'emploi des officiers et des marins les plus jeunes. Il faut préparer l'avenir et démontrer qu'il n'y a pas de contradiction entre le travail et la modernisation de l'outil économique. Ces crédits, passant de 72,8 millions de francs à 94 millions de francs assureront la prise en charge de 400 nouvelles cessations anticipées d'activité.

Je me dois, en outre, de préciser que j'ai dû réaffirmer la nécessité de ce régime. En effet, lors de notre arrivée place de Fontenoy, j'ai constaté que les contingents ouverts entièrement étaient épuisés à la date du 30 juin. J'ai donc veillé, d'une part, à inscrire dans le projet de loi de finances initiale de 1989 les crédits qui vous sont aujourd'hui proposés et, d'autre part, à garantir la continuité du financement pour le second semestre de 1988, ce qui se traduira par une inscription dans la loi de finances rectificative.

Enfin, dans le domaine de la formation, un effort tout particulier sera entrepris, puisque les différents crédits affectés à ces actions progressent de 6,85 p. 100, passant de 110 à 117,5 millions de francs. Cette progression est relativement comparable aux efforts du même ordre engagés dans l'enseignement général, cela a été rappelé fort justement.

Ces moyens supplémentaires permettront de moderniser nos outils pédagogiques et de diversifier les programmes d'études des écoles nationales de la marine marchande et des écoles d'apprentissage maritime. En effet, tant dans le domaine des pêches que dans celui de la flotte de commerce, le monde maritime va devoir, au cours des prochaines années, relever un véritable défi qualitatif. Je m'y suis engagé.

Les échéances de 1992 dans le domaine de la pêche et des cultures marines constituent aussi un enjeu dont le terme est si rapproché que la gestion au quotidien se confond aujourd'hui avec la préparation de ce secteur à la perspective du marché unique. En effet, il faut assurer l'avenir de cette activité en favorisant les conditions de sa rentabilité économique, comme il faut adapter la production nationale aux besoins de la consommation en vue, en particulier, d'atténuer le déficit de la balance commerciale des produits de la mer.

La rentabilité économique de la pêche suppose tout à la fois un outil de production performant, des ressources halieutiques suffisantes et une adéquation globale entre cet outil de production et la ressource disponible.

La ressource halieutique à laquelle la France peut accéder dépend essentiellement des quotas de pêche dont elle bénéficie dans les eaux communautaires. Néanmoins, la question se pose aussi dans les eaux de pays tiers. Là, le problème se

règle dans le cadre de conventions passées entre les Etats concernés et la Communauté européenne. Je suivrai la mise en œuvre particulière de tels accords avec vigilance dans les prochains mois et les prochaines années, car les responsabilités respectives des parties aux conventions, qu'il s'agisse des Etats membres, des pays tiers et surtout de la Commission, mériteront d'être clairement précisées.

Dans cette optique, il me paraît aussi essentiel que la négociation franco-canadienne sur les droits de pêche dans les eaux de Terre-Neuve aboutisse. La désignation à ce sujet d'un médiateur, M. Iglésias, nous permet d'atteindre un de nos objectifs. Je suis gré à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, et à ses services de suivre ce dossier avec un souci d'efficacité d'autant plus important que la question de la ressource et de l'approvisionnement est non seulement un enjeu de négociation, mais un élément important de la rentabilité de toutes nos entreprises de grande pêche. Je comprends le point de vue du député qui a souhaité que nous allions plus vite. Mais nous devons respecter la procédure de négociation. Pour désigner un médiateur, il faut être deux. Nous ne pouvions pas le désigner tout seul, vous le comprenez fort bien.

M. Gérard Grignon. C'était fait !

M. le ministre chargé de la mer. Il n'y avait pas de négociateur désigné, vous le savez bien, monsieur le député !

M. Gérard Grignon. C'était fait. Vous avez fait marche arrière !

M. le ministre chargé de la mer. Non, ce n'était pas fait.

A Saint-Pierre-et-Miquelon, compte tenu des délais exigés par les négociations franco-canadiennes, il a fallu organiser l'exercice de la pêche dans la zone particulière sur laquelle la France détient des droits souverains. L'accord qui a été conclu a apaisé les inquiétudes des uns et des autres. Je sais que chacun est conscient de la nécessité d'un accord bilatéral, car les quantités que se garantissent mutuellement la France et le Canada sont essentielles à la rentabilité de leurs entreprises. Si, avec M. Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer, nous avons facilité l'accord, c'est en fonction d'une démarche économique visant à maintenir en activité les entreprises de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Malo.

En ce qui concerne les relations franco-espagnoles, sur lesquelles M. Lacombe nous a interrogés, j'ai rencontré récemment mon homologue, M. Romero, et nous sommes convenus d'une méthode de travail et d'un calendrier permettant de régler au mieux le différend qui oppose nos deux pays, notamment dans le golfe de Gascogne. Il faut que nous en revenions à l'accord de Saragosse et uniquement à cet accord. Je l'ai déclaré ce matin devant le comité central des pêches et j'ai demandé aux professionnels de s'y tenir.

Récemment, la situation s'est encore tendue. Mais il me semble que la perspective des deux présidences consécutives de l'Espagne et de la France au Conseil des Communautés européennes offre une opportunité de solution de ces problèmes pour l'année 1989. Je suis conscient que modernité et compétitivité sont du côté français.

J'en reviens au projet de budget pour 1989. Il prévoit concrètement une dotation pour les aides à l'investissement dans le domaine de la pêche de 135 millions de francs. Ces moyens permettent la poursuite de l'effort de modernisation qui, désormais, s'insère dans le cadre communautaire du plan d'orientation pluriannuel. En effet, la rentabilité à long terme de l'ensemble des pêches européennes suppose un outil de production adapté à la ressource disponible.

Je rappelle pour mémoire qu'il y a une surcapacité de pêche de l'ensemble des Etats membres de la Communauté. C'est pour cette raison que le Conseil a décidé, en 1987, d'un plan d'orientation pluriannuel. Il vise, pour chaque Etat membre, à diminuer la capacité de production à l'échéance de 1992. En France, la diminution de capacité doit être de 2,7 p. 100 de notre flotte. Cela suppose la mise en œuvre de mesures collectives de gestion de la pêche.

Je note que jusqu'au printemps dernier, aucune mesure n'avait été prise et qu'il régnait en cette matière un flou artistique préjudiciable au monde de la pêche. C'est pourquoi j'ai pris ce dossier immédiatement en charge en impliquant les professionnels et les régions. Ainsi, ce sont les professionnels

eux-mêmes, partageant le diagnostic établi par la Commission et les Etats membres, qui ont élaboré l'essentiel des règles qu'ils appliqueront à leur secteur.

Je tiens aussi à préciser que je ne sous-estime pas la difficulté de ce plan d'orientation pluriannuel. Cependant, je suis parfaitement conscient du haut degré de responsabilité qu'ont manifesté l'ensemble des parties prenantes.

Dans mon introduction, j'avais estimé nécessaire d'élaborer pour l'ensemble du monde maritime de véritables politiques. A cet égard, la question du devenir de la marine marchande nous est brutalement posée.

Dans le domaine de la flotte de commerce, le devenir de la marine marchande française est un sujet préoccupant - vous l'avez tous souligné, notamment M. Denvers - malgré la reprise de certains secteurs du marché du transport maritime.

Sur de nombreux points, le plan « marine marchande » de 1986 ne permettait pas de traiter les problèmes de fond. L'adaptation de la marine marchande française aux nouvelles conditions de la concurrence internationale ne se fera pas, je le répète, par de simples mesures de courte durée, mais par une action en profondeur.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis. C'est tout à fait vrai !

M. le ministre chargé de la mer. Ainsi, un dispositif fondé sur une aide forfaitaire à l'exploitation, comme l'aide structurelle mise en place de 1986 à 1988, n'est pas à la hauteur, hélas ! des restructurations économiques, techniques et financières.

Par ailleurs, la faible utilisation par les armateurs des crédits d'aide à l'investissement maritime en 1988 me paraît également très révélatrice. C'est la raison pour laquelle il n'a pas paru nécessaire de les maintenir à leur niveau antérieur. Les moyens de la dotation 1989 abondés - et là, je veux vous rassurer - des reports des crédits non consommés en 1988 devraient permettre, en gestion, d'offrir aux armateurs ce qu'ils attendent. J'observe à ce sujet que cette décision qui, pour l'instant, n'a fait l'objet d'aucune critique des intéressés, explique à elle seule la diminution des autorisations de programme qui vous sont présentées. En effet, dans tous les autres domaines, les autorisations de programme sont en progression.

Compte tenu des enjeux de tous ordres qui s'attachent à cette activité, la France ne saurait disparaître de la scène du transport maritime international. Aussi la situation actuelle exige-t-elle des solutions répondant à une volonté d'adaptation en profondeur et durable. M. Michel Delebarre et moi-même avons cette volonté. C'est l'objet de la mission de réflexion et d'orientation confiée, à notre demande, par le Premier ministre à M. Le Drian, votre collègue. Il ne s'agit pas d'ajouter un rapport à un autre rapport, mais au contraire de dégager des plates de consensus entre les armateurs, les organisations syndicales et l'Etat.

Dans cette perspective, l'immatriculation aux T.A.A.F., les terres antarctiques australes françaises, ne me semble pas - je le répète, monsieur Duroméa - satisfaisante. Je connais le savoir-faire des personnels navigants et sédentaires français des compagnies d'armement, et je sais combien vous plaidez en sa faveur depuis de longues années. Il faut le valoriser.

Cependant, dans l'attente des propositions qui seront avancées par M. Le Drian, il m'a semblé souhaitable de ne pas remettre en cause aujourd'hui le régime d'immatriculation aux T.A.A.F. C'est pourquoi le décret et les arrêtés du 20 mars 1987 demeurent en application.

J'y ai apporté clairement deux limites.

Tout d'abord, il ne saurait être question que les engagements internationaux pris par la France en matière de protection sociale et de régime de travail à bord des navires battant pavillon français ne soient pas respectés. Mon administration y veillera avec un soin vigilant, qu'il s'agisse des navires accueillis immatriculés aux T.A.A.F. comme de ceux qui seraient susceptibles de prendre cette immatriculation dans les semaines à venir.

Ensuite, et je sais que c'est votre souci, messieurs les rapporteurs, pour les navires déjà sous pavillon français dont l'armateur demande l'immatriculation aux T.A.A.F., toute disposition aura dû être prise au préalable pour reclasser et assurer un emploi aux navigants affectés par ce changement d'immatriculation, au-delà des seuls départs en retraite et en

prétraite ou des départs volontaires. Il ne peut donc y avoir de licenciement immédiat ou différé du fait de ces transferts d'immatriculation.

Mon objectif immédiat en la matière est de préserver à la fois les emplois et les entreprises de transport maritime français, tant il est vrai qu'il n'existe pas d'armateur sans marins ni officiers, pas plus qu'il n'existera d'officiers ni de marins sans armateur.

Les finalités que j'assigne à notre politique de transport maritime sont donc claires. Il s'agit de marier justice sociale et efficacité économique, de moderniser l'outil pour préserver le maximum d'emplois.

En ce qui concerne la politique européenne sur laquelle, monsieur Lacombe, monsieur Beaufils, vous m'avez interpellé, j'ai bien noté votre préoccupation. J'ai le souci, qui est aussi le vôtre, de voir s'orienter cette politique vers une promotion effective des armements européens. Les règlements de décembre 1986 sont, à cet égard, tout à fait insuffisants. Mon intention est de faire progresser activement dans les mois à venir le volet des mesures positives, en particulier à l'occasion de la présidence française, au second semestre de l'année 1989.

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

M. le ministre chargé de la mer. L'avenir, c'est encore une politique portuaire française relevant le défi des autres places européennes. Et vous savez fort bien, monsieur le rapporteur Denvers, combien M. Michel Delebarre est attaché à cette préoccupation.

Depuis des années, l'Etat a engagé des programmes majeurs afin d'équiper tous les ports français de façon à leur permettre de remplir leur rôle de place économique dans leur région et de maillons essentiels dans l'acheminement de nos échanges extérieurs.

Il ne s'agit pas pour autant de considérer que tout est acquis, mais, bien au contraire, de suivre et d'accompagner l'évolution des trafics et des stratégies de chaque port et de chaque région.

Près de 270 millions de francs d'autorisations de programmes seront consacrés à l'investissement dans les ports métropolitains en 1989, et 25 millions de francs dans ceux d'outre-mer. Il s'agit essentiellement de la poursuite de la réalisation du port rapide aval au Havre. Je pense que les députés de Seine-Maritime seront ainsi satisfaits. Le port de Dunkerque se verra également doté de capacités supplémentaires pour son trafic de conteneurs, tandis qu'à Rouen et à Bordeaux, plus éloignées du littoral, les efforts porteront sur l'amélioration des accès pour faciliter l'accueil de navires plus importants, ainsi que sur la réalisation de postes spécialisés pour l'agro-alimentaire.

En ce qui concerne le port de Dieppe, qui n'est pas un port autonome et qui fait partie des ports d'intérêt national, monsieur Beaufils et monsieur Rufenacht, une lettre vous a été adressée, ce jour, vous donnant notre accord pour les demandes que vous avez faites concernant le dragage de votre port. Donc, vous obtenez, là, satisfaction.

M. Antoine Rufenacht. Merci !

M. le ministre chargé de la mer. En ce qui concerne les ports d'intérêt national, je dirai que ceux-ci contribuent comme les ports autonomes - je n'apprendrai rien aux élus du littoral ici présents, et je pense notamment aux députés de Calais - à l'activité économique de leur région.

C'est pourquoi près de 80 millions de francs seront consacrés aux ports d'intérêt national, notamment à Boulogne, messieurs Lengagne et Dupilet, à Lorient, monsieur Le Drian, et à Nice.

Enfin, les ports sont tous engagés dans des opérations d'amélioration de leur compétitivité. Celles-ci se sont traduites par des efforts de l'ensemble des communautés portuaires pour réduire les coûts de passage et, ainsi, conforter et reconquérir des trafics.

Un certain nombre d'actions doivent être poursuivies et 15 millions de francs sont prévus dans le budget pour financer des opérations d'automatisation des ouvrages, qui, elles aussi, participent à la réduction des coûts.

J'ajoute que, grâce à un effort conjugué de mon ami Michel Delebarre et de moi-même, le Gouvernement sera en mesure d'assurer sa part dans les efforts de restructuration

financière des comptes des ports autonomes, ainsi que cela avait été hâtivement promis en mars dernier par le gouvernement précédent.

En effet, M. Guellec avait été, hélas ! un peu poussé à faire une promesse dont il savait fort bien qu'il n'aurait pas les moyens de la tenir puisqu'elle était gagée sur les fonds de privatisation.

M. le ministre des transports et de la mer. Exact !

M. le ministre chargé de la mer. La lettre que M. Baladur lui avait adressée le 22 avril, à quelques jours de l'échéance présidentielle, n'était qu'une lettre de faire-valoir et M. Guellec n'avait pas la possibilité d'exécuter cette promesse.

M. le ministre des transports et de la mer. C'est dommage !

M. le ministre chargé de la mer. Ainsi, la dotation de 1 380 millions de francs attendue par tous sera versée. Je rappelle qu'elle sera financée sur des crédits budgétaires en l'absence de ressources extra-budgétaires.

M. Antoine Rufenacht. Et la rémunération de la dotation ?

M. le ministre chargé de la mer. Enfin, il me faut évoquer l'une des bases sur laquelle se fonde ce projet de budget, à savoir un effort entièrement nouveau de modernisation du service public de la mer.

Les dotations progressent globalement de près de 4 p. 100, mais j'appelle votre attention sur certains postes particuliers.

Un effort sera notamment accompli pour la modernisation des moyens informatiques, qui augmentent de 9,17 p. 100. Par ailleurs, la formation des personnels se voit dotée de crédits en progression de 70 p. 100. Les moyens matériels des services extérieurs, notamment au titre des déplacements, augmentent de 36 p. 100.

Pour la première fois cette année, les effectifs des personnels exerçant des actions de sécurité et de police - les équipages des C.R.O.S.S., les gendarmeries maritimes et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes - ne subiront aucune réduction d'emplois, ce qui permettra d'améliorer l'efficacité opérationnelle de ces services essentiels à la politique de la mer.

M. Michel Delebarre et moi-même voulons être les ministres des usagers. Tous les usagers de la mer savent à quel point les quartiers maritimes, les C.R.O.S.S. et les gendarmeries sont, pour eux, essentiels dans leurs activités maritimes.

C'est précisément pour répondre à ce souhait que j'ai tenu à amorcer dans ce projet de budget pour 1989 la revalorisation du service public de la mer.

En ce qui concerne les problèmes de sécurité, j'indique à M. Le Bris que le projet de centre d'intervention et de sécurité sera - je l'espère - retenu au titre du contrat de plan Etat-région, l'Etat participant notamment aux dépenses d'équipement pédagogique. De plus, le ministère de la mer s'attachera à obtenir que le Fonds social européen contribue également à la réalisation de nouveaux équipements du centre. La conjonction des efforts de l'Etat, des collectivités territoriales et de la Communauté européenne permet de penser que ce projet, essentiel pour la sécurité des pêcheurs, aboutira. Et je sais combien c'est votre vœu, monsieur le député.

Le monde maritime est confronté à des échéances majeures. J'ai la volonté de les aborder avec rigueur et ambition. Je souhaite que nous partagions ce dessein.

J'ajoute, pour rassurer M. Rufenacht, que l'immeuble de la place Fontenoy n'a pas bougé. Le soleil qui inondait le secrétariat d'Etat à la mer inonde aujourd'hui le ministère délégué, d'autant que, depuis la fin du mois de juin, nous avons pu y ajouter le soleil des transports.

Ce projet de budget est la première expression de la politique que j'entends initier. Je vous demande donc, mesdames, messieurs les députés, votre accord sur cette première étape. D'avance, je vous en remercie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La séance est suspendue pour quelques minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance suspendue à vingt-trois heures quarante, est reprise à vingt-trois heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous en arrivons aux questions.

Les questions seront appelées par périodes successives d'un quart d'heure par groupe, chaque auteur disposant de deux minutes pour poser sa question.

Nous commençons par le groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à Mme Michèle Alliot-Marie.

Mme Michèle Alliot-Marie. Messieurs les ministres, après avoir traversé une période de crise de 1960 à 1970, la pêche française a connu un renouveau de son dynamisme à partir de 1970 ; et non de 1981, monsieur le rapporteur !

Aujourd'hui, toutefois, nous entrons dans ce que j'appellerai une zone sensible, ce qui justifie l'inquiétude des professionnels.

Trois domaines me semblent susciter cette inquiétude : le renouvellement de la flotte de pêche, la protection médicale et sociale et, enfin, la formation. Je voudrais donc vous demander, monsieur le ministre, si le Gouvernement compte soutenir les pêcheurs français dans leur lutte face aux défis qui leur sont opposés, et comment il envisage de le faire.

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte de pêche, ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur le ministre chargé de la mer, une décision de la Commission des Communautés européennes a limité la puissance de pêche. Quelles qu'en soient les raisons - et certaines d'entre elles apparaissent bien technocratiques -, il faut voir que cette décision gêne particulièrement les jeunes qui voudraient s'installer. Cette limitation de la puissance de pêche entraîne également des menaces à terme sur l'emploi dans ce domaine. Notons de plus que la Commission, face à la réticence, non seulement de la France, mais aussi de l'ensemble des Etats, a décidé de suspendre ses subventions aux navires en cours de construction. Dès lors, je voudrais vous poser trois questions.

Premièrement, compte tenu des très graves difficultés que se posent aux armateurs dans leurs plans de financement, puis qu'ils avaient compté sur les subventions promises par Bruxelles, le Gouvernement a-t-il l'intention d'apporter une aide pour compléter ces plans ?

Deuxièmement, est-il possible d'envisager que le contingentement qui doit intervenir puisse se faire par région, de façon à éviter que certaines régions, peut-être moins dynamiques que d'autres ou ayant plus de difficultés, se voient déposédées de leur puissance actuelle de pêche ?

Troisièmement, on exige aujourd'hui un permis de mise en exploitation pour tout navire immatriculé. Cela pose un problème pour les navires qui sont immatriculés en France mais qui exercent leurs activités à l'étranger - je pense en particulier, s'agissant des navires de ma région, à ceux qui vont au Sénégal. Est-il possible d'envisager que le système d'inscription soit automatique ou bien que ces navires en soient exemptés ?

Telles sont les inquiétudes relatives au renouvellement de notre flotte de pêche. Il serait regrettable qu'à terme cette activité disparaisse.

Le deuxième domaine d'inquiétude, qui est plus spécifique, concerne la protection médicale et sociale. Votre projet de budget, monsieur le ministre chargé de la mer, prévoit la suppression de sept postes de médecins du travail et d'infirmiers. Cette suppression va entraîner de graves difficultés pour les professionnels, qui vont être obligés de faire de longs déplacements et qui vont voir leurs dossiers traités fort loin. Il est, par exemple, prévu de supprimer l'un des postes de Saint-Jean-de-Luz ; dès lors, les professionnels de ma région n'auront plus comme seul recours que de se rendre à Bordeaux ou à Rochefort. N'envisagez-vous pas de revenir sur cette décision ?

Troisième domaine d'inquiétude, enfin : celui de la formation. Vous nous avez dit, monsieur le ministre délégué, que vous y attachiez une grande importance. Il faut se rappeler qu'il y a environ un mois, une grève a été déclenchée dans les écoles de pêche. Mais peut-être s'est-elle noyée au milieu

des innombrables autres grèves qui agitent aujourd'hui notre pays du fait des mécontentements divers ! *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le ministre des transports et de la mer. Facile !

Mme Michèle Alliot-Marie. La raison de cette grève était due à une transformation du système d'indemnisation. Jusqu'à présent, les élèves recevaient 70 p. 100 de leur salaire réel versé au cours des trois derniers trimestres.

Ce système a été remplacé par un salaire forfaitaire de 3 200 francs, ce qui ne correspond ni à la réalité des salaires précédemment versés ni aux besoins de certains élèves eux qui ont charge de famille.

Je sais que vous avez soumis ce problème pour étude au comité central des pêches, à la direction de votre ministère, ainsi qu'à une commission composée de gens de mer. Quand pensez-vous qu'une proposition sera faite en la matière ? Pouvez-vous déjà m'indiquer dans quel sens cette décision pourrait être prise ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Madame le député, je répondrai d'abord à la dernière question que vous avez posée, relative à la formation.

Je rappellerai simplement que le décret pris en avril dernier par M. Séguin ne permettait pas de verser plus de 3 200 francs d'indemnité pour les stagiaires en formation.

M. Guy Langagne. Très juste !

M. le ministre chargé de la mer. Cette décision a été dramatique pour des hommes âgés de vingt-cinq à trente-cinq ans, qui avaient charge de famille. Dès mon arrivée place de Fontenoy, j'ai été saisi de ce problème par les organisations syndicales. M. Delebarre et moi-même avons tenté de trouver les solutions les plus appropriées puisque, dans le passé, les personnes qui étaient en formation percevaient des indemnités beaucoup plus élevées.

Nous avons pu porter l'indemnisation des stagiaires à 5 000 francs. Cette décision a obtenu l'accord des organisations syndicales et il n'est pas possible d'assimiler la grève dans ces écoles à d'autres mouvements.

Cela dit, la disposition prise n'est valable que jusqu'au 31 décembre 1988. Il convient donc maintenant de trouver une solution durable, qui passe par la mutualisation entre l'Etat et les armateurs. C'est sur cette voie que nous orientons notre travail et j'ose espérer qu'il pourra aboutir rapidement. C'est l'intérêt à la fois des professionnels et des jeunes en formation. Si nous voulons avoir une pêche de qualité, il nous faut avoir des marins-pêcheurs de qualité et bien formés.

J'en viens à votre question portant sur les problèmes de protection médicale.

Depuis plusieurs années, le service de santé des gens de mer participe comme la quasi-totalité des services du ministère de la mer à l'effort de contraction des effectifs, effort qui a été rendu nécessaire du fait de la politique budgétaire générale suivie. Toutefois, je voudrais rappeler que cette décision n'entache en rien notre système de santé. Le service de santé des gens de mer sera organisé en fonction de cette situation et, en aucune manière, les familles ne seront pénalisées. J'en prends l'engagement.

J'en viens maintenant au P.O.P., c'est-à-dire le programme d'orientation pluriannuel, qui a été arrêté, je le rappelle, en 1987.

La Commission de Bruxelles avait décidé de pas procéder aux financements prévus pour le dernier trimestre de 1988. Mais, à notre demande, elle a reporté les crédits en question sur le budget de 1989, et ce à titre tout à fait exceptionnel. Je pense que ce sera l'occasion d'une nouvelle négociation des dispositions de ce programme d'orientation pluriannuel, qui sera peut-être plus profitable à notre pêche. En tout cas, c'est ce que j'essaierai de faire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, je pose cette question au nom de notre collègue Goasduff.

Monsieur le ministre délégué, la mise en application du plan d'orientation pluriannuel ne va pas sans poser de problèmes pour la zone côtière du Nord Finistère, où existe une exploitation artisanale de la pêche. Les patrons pêcheurs de cette zone se trouvent déjà en difficulté cette année par une conjonction du mauvais temps et de cours désastreux. N'hésiteront-ils pas à renouveler leurs bateaux puisqu'ils sont directement concernés par la réduction de la puissance motrice de 10 p. 100 pour les canots de cinq à douze mètres? N'en sera-t-il pas de même pour toute remotorisation ou pour toute acquisition d'un bateau d'occasion? Cette situation, ajoutée à la décision de geler toute construction de navires jusqu'au 31 janvier 1989, n'aboutira-t-elle pas à un ralentissement de la construction navale?

Monsieur le président, notre collègue Goasduff ayant eu l'obligeance de poser une question particulièrement brève, cela m'autorise, la mer étant une grande famille et le monde maritime aussi, à demander à M. le ministre chargé de la mer s'il peut, d'un seul chiffre, nous indiquer quel sera le taux de rémunération de la dotation en capital. Il a oublié de le dire il y a un instant.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Monsieur le député, le plan d'orientation pluriannuel mis en place par la Commission des Communautés européennes a prévu une diminution globale de 2,7 p. 100 de la puissance de la flotte de pêche entre 1987 et 1991. À la suite d'une réunion avec les élus régionaux, le 27 octobre 1988, il a été décidé que la gestion des objectifs du P.O.P. serait régionalisée.

M. Jean-Pierre Defontaine. Très bien!

M. le ministre chargé de la mer. En ce qui concerne les conditions de rémunération de la dotation en capital, elles seront conformes aux promesses faites par le précédent gouvernement: 1 p. 100 du capital les deux premières années, 3 p. 100 les trois années suivantes, et 5 p. 100 les années ultérieures.

M. Antoine Rufenacht. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre délégué, le gouvernement précédent s'était engagé à améliorer les infrastructures portuaires de Saint-Pierre-et-Miquelon - j'ai bien dit engagé - par des travaux d'agrandissement du port et la construction d'une forme de radoub.

Au cours de récentes réunions, avec les représentants de l'archipel, vos services ne semblaient pas percevoir l'intérêt de ces réalisations. Ils sont pourtant évidents, puisque Saint-Pierre-et-Miquelon est un archipel. Entouré par la mer, - Saint-Pierre-et-Miquelon a besoin de quais pour ses bateaux de pêche et de terre-pleins pour son expansion économique. En effet, les ports canadiens sont fermés aux chalutiers français. De plus, les 130 chalutiers coréens, japonais, espagnols ou autres qui pêchent à l'extérieur des 200 milles, et qui vont se faire caréner ailleurs, représentent une clientèle potentielle.

J'ajouterai que Saint-Pierre-et-Miquelon est la France en Amérique du Nord. Or la France se doit de posséder des installations dignes d'elle. C'est d'ailleurs la meilleure façon de montrer aux Canadiens que la France est déterminée à rester présente dans cette partie du monde.

Le gouvernement actuel agit-il dans ce sens, monsieur le ministre délégué? Votre département inscrira-t-il ce projet dans le cadre du contrat de plan qui sera signé dans quelques jours ou dans quelques semaines, et à quelle hauteur?

Par ailleurs, cinquante coquilliers canadiens sont venus dévaster, voilà quelques semaines, les bancs de coquilles situés à peine à vingt-cinq milles de nos côtes, c'est-à-dire dans la zone grise. Ces bancs mettront maintenant quatre ans à se reconstituer. Vous répondrez, monsieur le ministre, que la zone grise est une zone de non-contrôle réciproque. Mais, le Canada ne tenant pas ses engagements, pourquoi la France tiendrait-elle les siens? Au cas où le conflit franco-canadien persisterait, le Gouvernement envisage-t-il une action?

Enfin, si une petite entreprise locale de transformation de poisson envisage de s'approvisionner en produits de la pêche auprès d'un chalutier japonais, puisqu'il n'est pas possible de s'approvisionner ailleurs - bien entendu, ce bâtiment japonais pêche en dehors des 200 milles canadiens -, estimez-vous, monsieur le ministre délégué, que ce chalutier puisse nuire à la pêche locale ou métropolitaine?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Monsieur Grignon, je vais commencer par les bonnes nouvelles. Il a en effet été présenté à mes services un important projet d'environ 250 millions de francs prévoyant un nouveau quai de pêche, une fosse de réparation navale et donc une nouvelle digue extérieure.

M. Gérard Grignon. Vos services ne sont pas intéressés!

M. le ministre chargé de la mer. Si mes services ne sont pas intéressés, je suis, moi, particulièrement intéressé.

En tout cas, l'essentiel, c'est le ministre!

M. le ministre des transports et de la mer. D'ont acte!

M. le ministre chargé de la mer. Cela dit, il reste beaucoup à faire pour assurer le financement d'un tel projet. Il faut éclaircir l'avenir des activités industrielles qui seront rattachées à ce port, et je ne vous cache pas que les discussions sur ce plan ne progressent que lentement. En tout cas, je m'emploierai à aller dans la bonne direction. Je m'y engage.

En ce qui concerne les problèmes des coquilliers, il est dommageable que les Canadiens portent atteinte, comme ils le font au large de Saint-Pierre-et-Miquelon, au gisement de coquilles Saint-Jacques. Pour ma part, je suis prêt à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que de tels actes ne se renouvellent. Néanmoins, j'observe qu'en dehors des eaux territoriales françaises, il n'est pas possible de réprimer les navires canadiens, sans remettre en cause l'accord de non-contrôle réciproque des flottes de pêche et par là même le processus de navigation en cours.

M. Gérard Grignon. Il faut le remettre en cause!

M. le ministre chargé de la mer. Même si l'aboutissement rapide de la négociation générale sur les droits de pêche constitue l'objectif principal du Gouvernement, cela ne nous empêche pas d'exiger des Canadiens une démarche cohérente en matière de ressources. Je m'y emploierai, vous pouvez en avoir la certitude.

En ce qui concerne le problème de l'entreprise de salvage de Saint-Pierre, je rappelle qu'il n'y a pas besoin d'autorisation pour débarquer dans un port français du poisson pêché par un navire étranger, dès lors que les opérations de pêche et de débarquement s'effectuent dans les conditions conformes à la réglementation française, notamment en matière sanitaire et douanière.

J'espère monsieur le député, avoir répondu à vos questions.

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

La parole est à Mme Frédérique Bredin.

Mme Frédérique Bredin. Vous avez évoqué tout à l'heure, monsieur le ministre chargé de la mer, la mise en œuvre du plan d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche.

L'objectif de la diminution en puissance de la flotte pose de difficiles problèmes de mise en œuvre: il suppose une réduction importante des capacités existantes. La pêche artisanale est particulièrement touchée par cette mesure. En effet, elle a accompli depuis 1983 un effort de modernisation qui s'est traduit par une augmentation de sa capacité en termes de puissance, surtout pour les navires de moins de 12 mètres. Pour cette catégorie de pêche, revenir au niveau de 1983, diminué de 2,7 p. 100, revient à réduire de 10 p. 100 la capacité de pêche.

Une telle mesure est donc inadaptée. Elle bloque la promotion de la profession puisque tout matelot qui veut créer sa propre entreprise ne peut pratiquement plus le faire. Elle est mal conçue car la puissance n'est pas un critère suffisamment fiable pour diminuer l'effort de pêche, ce qui est l'objectif recherché. Enfin, elle est à côté de l'objectif fixé puisqu'il faudrait pour protéger réellement l'état des stocks

qu'une étude fine, métier par métier, port par port, soit faite sur nos propres côtes, ce qui n'est pas le cas pour le moment ; on découvrirait qu'à certains endroits il faut maintenir l'effort de pêche alors qu'en d'autres lieux la réduction de puissance demandée n'est pas suffisante pour protéger la ressource.

Un tel plan européen ne peut donc manquer de susciter des difficultés économiques et sociales graves dans les ports concernés ; je pense particulièrement à celui de Fécamp en Seine-Maritime où les marins-pêcheurs sont fortement pénalisés par ces décisions.

Il faut souligner en outre que la construction des bateaux de moins de 12 mètres ne bénéficie même pas des aides communautaires, dont l'octroi est subordonné au respect du P.O.P.

Cela m'amène, monsieur le ministre délégué, à vous demander quelles sont vos intentions sur ces différents points.

Ne serait-il pas possible de revoir les critères de calcul de la capacité de la flotte ? Le critère de la puissance n'est en effet pas adapté à la petite pêche. Par ailleurs, ne peut-on envisager d'opérer des transferts de quotas de la pêche industrielle vers la pêche artisanale, tout en respectant l'objectif global de réduction ?

En outre, comment est-il envisagé de répartir régionalement les quotas de capacité ? Quelles aides à la sortie de la flotte sont prévues ?

Enfin, alors même que la France mettait en place les mesures nécessaires à la mise en œuvre du P.O.P., en particulier par l'instauration d'un permis de mise en exploitation, la Commission européenne décidait de ne pas accorder d'aide à la construction des navires de pêche pour 1988. Comment expliquer cette attitude et quelles sont les perspectives que vous pouvez nous apporter sur ce point ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Madame le député, vous connaissez maintenant fort bien les orientations générales du Gouvernement concernant le P.O.P. Je n'y reviendrai pas.

Ma volonté est d'associer les régions à cet effort. Certes, les dispositions prises par le comité central des pêches sont des mesures générales et, vous me permettrez de le dire, « parisiennes », dans la mesure où elles ont été prises à Paris. Cependant, j'ai le souci qu'elles soient affinées, que les professionnels dans les régions et les élus régionaux puissent avoir leur mot à dire.

Le 27 octobre dernier, j'ai donc réuni l'administration régionale et les élus régionaux pour organiser cela, formuler des propositions. Il y aura donc un comité consultatif, à côté du comité central des pêches, pour examiner chaque dossier d'une manière attentive et répondre à vos préoccupations. Je sais qu'elles sont fortes, en particulier pour Fécamp. Vous êtes venue, il y a quelques jours, m'alerter sur cette affaire - ce qui, au demeurant, m'a permis de réorienter mon action. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Métals.

M. Pierre Métals. Monsieur le ministre délégué, dans le cadre d'une politique de protection et d'aménagement du littoral, les schémas de mise en valeur de la mer, institués par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, permettent de définir les grandes orientations des zones littorales afin d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires.

Dans le budget que vous nous présentez, les autorisations de programme correspondantes passent de 700 000 francs à 2 millions de francs et les crédits de paiement de 800 000 francs à 2 millions de francs. Ces augmentations importantes témoignent de l'intérêt que vous portez aux schémas de mise en valeur de la mer.

Monsieur le ministre délégué, la prise en considération d'un tel schéma s'impose dans le sud littoral vendéen, autour de la baie de l'Aiguillon. De nombreuses raisons justifient cette demande. Permettez-moi d'en souligner deux : d'une part, la richesse conchylicole de la baie de l'Aiguillon, dont la mytiliculture est la première de France ; d'autre part, le souci de préserver la qualité des eaux de la baie. Pour la première fois en Vendée celles-ci ont été contaminées ces

deux dernières années par la prolifération du dynophysis, cette algue planctonique qui a déjà affecté de larges secteurs des zones côtières de Bretagne et de Normandie.

Grâce au schéma de mise en valeur de la mer, nous pourrions non seulement maintenir mais augmenter l'activité conchylicole de cette région et contribuer ainsi à diminuer le déficit de la balance commerciale des produits de la mer, un déficit qui ne cesse de se creuser notamment à cause des importations de coquilles Saint-Jacques, de crevettes, de moules et de crabes.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour inciter à la préparation d'un schéma de mise en valeur de la mer dans le sud littoral vendéen, autour de la baie de l'Aiguillon ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, le budget de notre département ministériel réservé au schéma de mise en valeur de la mer est fait pour traiter très exactement des dossiers du type de celui que vous venez d'évoquer !

Nos services n'ont pas encore eu connaissance de la demande que vous avez présentée concernant la baie de l'Aiguillon, mais la procédure pourra être entamée dès que les collectivités territoriales leur auront transmis un certain nombre de dossiers exposant dans le concret, comme vous venez de le faire, vos préoccupations.

J'ajoute que la dotation budgétaire consacrée au schéma, vous l'avez d'ailleurs souligné, passe de 700 000 francs à 2 millions de francs, ce qui devrait permettre de mieux prendre en compte les besoins. Je vous annonce que M. Mellick aura prochainement l'occasion de se rendre sur le littoral que vous avez cité, de façon à traiter avec les collectivités territoriales. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Michel Bérégovoy. Avec ses 3 000 kilomètres de côtes et sa longue tradition maritime, la France possède des atouts pour développer ses activités maritimes.

Pourtant notre flotte de commerce diminue d'année en année et nos activités portuaires demeurent au-dessous de ce qu'elles devraient être, même si, actuellement, elles sont considérables en termes de valeur ajoutée et d'emplois.

Certes, l'attribution d'une dotation en capital destinée aux ports autonomes est un élément positif qui leur permettra de réduire leur endettement et donc d'augmenter leur capacité d'emprunt.

Mais l'effort de l'Etat doit également avoir pour objectif une amélioration de la compétitivité de nos ports autonomes et d'intérêt national. Cette compétitivité est fragile et nous constatons encore trop souvent des évasions de trafic, notamment vers les ports du Benelux.

Pour y remédier, il est nécessaire d'avoir une politique hardie au niveau des investissements en équipements. Au Havre, par exemple, la réalisation du port rapide aval à la pointe de Floride est un atout majeur pour le développement du trafic de conteneurs. Encore faut-il que les tunnels de la ligne S.N.C.F. Le Havre-Paris soient mis au gabarit « B + », ce qui est indispensable à l'écoulement des conteneurs par voie ferrée.

Elu de Rouen, je me préoccupe de l'avenir de son port qui tient une place importante dans l'économie locale, régionale et locale. L'un des objectifs principaux du plan de développement de ce port - pour les années 1988 à 1992 - est la concentration des trafics sur des terminaux performants, comme celui concernant les produits forestiers et qui s'étendra dans la partie amont du bassin de Rouen-Quevilly, ou comme celui qui traitera les trafics mixtes et les conteneurs à Grand-Couronne.

Monsieur le ministre, vous nous avez déjà donné une partie de la réponse, en indiquant les efforts que vous comptez faire. Je vous demande de bien vouloir préciser quels efforts fera l'Etat dans le cadre des contrats de plan pour la modernisation de nos ports. Je pense à celui de Rouen, qui entend demeurer le grand port européen de l'agro-alimentaire dans l'Europe de 1993.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Monsieur le député, vous avez attiré mon attention sur les besoins du port de Rouen, qui figure parmi les plus importants de nos ports, s'agissant notamment des trafics agro-alimentaires.

En ce qui concerne la dotation en capital, vous connaissez maintenant la réponse. Pour le port de Rouen, en particulier, il s'agira de la conversion en capital de 96,8 millions de francs de prêts du F.D.E.S.

Vous avez souligné la nécessité pour l'Etat de s'associer étroitement aux actions mises en œuvre par la place portuaire de Rouen afin d'accroître la compétitivité du port et de ses terminaux. Je vous confirme qu'en 1989 l'Etat poursuivra l'aménagement du chenal d'accès conformément au programme général lancé en 1983 par M. Lengagne. Cet aménagement bénéficiera au trafic agro-alimentaire - particulièrement au trafic de céréales, dont Rouen est l'un des tout premiers ports exportateurs européens. De leur côté, le port autonome et les opérateurs investiront dans les aménagements des superstructures.

Je sais que le port de Rouen projette de regrouper et de développer ses terminaux pour marchandises diverses, conteneurs et produits forestiers. L'échéancier de cette opération, qui est conditionnée par des regroupements d'opérateurs, et une plus grande implication de leur part dans les terminaux, n'est pas encore définitivement arrêtée, mais l'Etat est prêt à s'associer aux efforts de tous et, d'ores et déjà, à inscrire cette opération au prochain contrat de Plan entre l'Etat et la région de Haute-Normandie.

M. Louis Mexandeu. Si Lecanu prenait sa retraite, ça irait encore plus vite ! (Sourires.)

M. le président. Nous abordons les questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. Roland Blum.

M. Roland Blum. Monsieur le ministre, j'avais à vous poser une première question concernant la dotation en capital et ses conditions de rémunération par les ports, mais puisque vous avez déjà répondu à mon collègue M. Rufenacht sur ce point, je n'y reviendrai pas.

Je me réjouis simplement de la décision de respecter l'engagement pris en ce domaine par l'Etat. Dans le cas contraire, les finances des ports autonomes qui, sur la base de cette dotation, ont élaboré souvent dans des conditions difficiles, des plans de conquête de trafic se seraient trouvés sérieusement en difficulté.

La présente question portera donc sur la CAINAGOD. Actuellement, le système d'organisation de la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers repose sur un système de péréquation national qui ne peut être satisfaisant pour les grands ports - en effet, ils ne se sont pas gratifiés en retour des efforts considérables qu'ils ont accomplis. Ainsi, en 1988, le port de Marseille a consenti des efforts financiers importants puisque 700 dockers ont quitté la profession sur les 3 000 qui, auparavant, étaient titulaires de la carte professionnelle. Il n'en reste pas moins que le taux de chômage reste encore élevé, de 25 à 30 p. 100, et bien au-delà de ce qui est autorisé par la loi de 1947.

Afin de permettre aux ports autonomes d'améliorer les conditions de travail et de faciliter la restructuration de la profession de docker, il conviendrait de décentraliser la CAINAGOD, tel que cela avait été prévu, notamment, par M. Le Theule avant 1981, afin de donner aux ports une plus grande responsabilisation.

Quelle est, monsieur le ministre, votre position à ce sujet ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Monsieur le député, ainsi que vous l'avez dit, il est devenu inutile que je réponde à votre question concernant la dotation en capital. S'agissant de la CAINAGOD, en 1987, différents plans sociaux tendant à permettre l'ajustement des effectifs des ouvriers dockers aux besoins en main d'œuvre, ont été mis en place, entre autres à Marseille. Il a paru indispensable d'en apprécier très exactement les effets socio-économiques.

Une expertise de ces plans sociaux est donc en cours. Je me refuse à être « balladé » entre les affirmations des organisations syndicales et celles des acteurs professionnels du port, patronaux en particulier. C'est la raison pour laquelle, vou-

lant y voir clair, j'ai demandé au directeur des ports, de mon administration, de me présenter un rapport sur le sujet pour que soit sérieusement étudiée la compétitivité de nos ports.

Je n'accepte pas que puissent en quelque sorte s'évaporer des efforts réalisés par les organisations syndicales, notamment par le biais des licenciements de dockers.

Ces résultats permettront d'asseoir les décisions qui seront prises pour l'avenir. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre, la lumière vient parfois du Nord et M. Denvers nous a apporté un premier éclairage sur ce projet de budget, en parlant vrai. Tout ce qu'il a dit reprenait pour une bonne part notre pensée. (Sourires sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Louis Mexandeu. Prophètes ?

M. Léonce Deprez. Mais quand M. Denvers conclut que le projet de budget de la mer mérite d'être voté, il semble dépasser la logique de ses propres critiques.

Mon intervention portera sur la formation dans le secteur de la pêche artisanale - M. Denvers n'a pas eu le temps de développer ce point.

Pour ma part, je vis au contact de professionnels de la pêche artisanale, comme certains d'entre nous ici. En général, dans ce secteur, nous avons affaire à des entreprises de moins de dix salariés - je pense, entre autres, à la flottille d'Étaples, dans le Pas-de-Calais. Ces entreprises contribuent à l'équilibre économique et social de la vie de nos communes littorales et, dans notre Pas-de-Calais, à l'équilibre même et à la vitalité du port de Boulogne.

Actuellement, les marins artisans ont du mal à supporter les charges qui pèsent sur eux, et ils s'inquiètent. Monsieur le ministre, vous avez proposé de faire peser sur la profession, à partir du 1^{er} janvier 1989 - comme le confirme, page 54, le rapport de M. Beaufils -, des charges supplémentaires destinées à financer la formation des marins pêcheurs. Cela se ferait, vous venez de le préciser, par la mise en place d'un fonds de mutualisation alimenté par des apports de la profession et de l'Etat.

Or le système actuel de prise en charge des stages de formation par les FONGESIF, dans notre région Nord - Pas-de-Calais, est globalement satisfaisant. Il faut simplement obtenir l'accroissement de la participation de l'Etat pour sortir les écoles d'apprentissage maritime de leur sous-développement. En effet, il n'est pas envisageable de faire supporter à la profession le surcoût de la formation professionnelle. Toute charge supplémentaire mettrait les entreprises artisanales en péril.

Les marins pêcheurs subissent de fortes pertes quand les mauvais temps les contraignent au chômage, un chômage pour lequel, on le sait, l'indemnisation est insignifiante. Ils s'inquiètent donc de la suggestion qui vous a été prêtée. Ils s'inquiètent aussi d'une autre suggestion : la cotisation à l'ASSEDIC à laquelle seraient soumis les marins de bateaux de moins de 50 tonnes, qui en sont dispensés aujourd'hui. Pouvez-vous nous rassurer à ce sujet ?

En ce qui concerne la formation professionnelle, pour revenir à elle, je vous demande de bien vouloir répondre clairement : qu'en est-il de la participation de l'Etat dans la formation professionnelle des marins de la pêche artisanale et dans les écoles maritimes d'apprentissage, selon le projet de loi de finances pour 1989 ?

Puisque vous avez été, vous aussi, élu du Pas-de-Calais, êtes-vous décidé à obtenir de l'Etat la prise en responsabilité financière de cette formation professionnelle sans décourager les marins pêcheurs artisans, c'est-à-dire sans les accabler de charges nouvelles insupportables ? Êtes-vous prêt à obtenir de l'Etat cet effort de formation ? La mer, comme vous venez de l'indiquer, c'est un avenir à construire, mais avec la participation de ses marins pêcheurs, qui ne pourraient survivre à des charges supplémentaires !

Dans notre Pas-de-Calais victime du chômage, les professions de la mer présentent un nouvel attrait aux yeux des jeunes. Nous vous demandons de ne pas décourager les marins pêcheurs et d'orienter ces jeunes vers les écoles maritimes d'apprentissage afin qu'un jour ils puissent prendre la relève.

Je souhaite une réponse non seulement à ma question mais à celles qui ont été posées par M. Kergueris au nom de notre groupe U.D.F. car vous n'y avez pas répondu complètement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, vous tolérerez que, ancien député du Nord, je réponde à une question qu'aurait dû normalement traiter celui qui était hier député du Pas-de-Calais - mais, croyez-moi, l'inspiration sera identique, monsieur Deprez ! (*Sourires.*)

M. Mellick a eu l'occasion d'expliquer, répondant à Mme Alliot-Marie précédemment, la manière dont, dès son arrivée au ministère de la mer, il a été saisi d'un problème effectivement très préoccupant, vous l'avez souligné, celui de la situation des stagiaires en formation continue. Il eût été utile, monsieur le député, que votre intervention se plaçât l'année dernière à peu près à la même époque ; cela aurait permis peut-être au ministre d'alors de ne pas commettre l'erreur de prendre un décret qui plaçait effectivement les stagiaires dans une situation apparue très vite comme insupportable pour leur familles. Vous avez eu raison de soulever cette préoccupation.

Comme vous l'a déclaré M. Jacques Mellick, nous avons mis en place un dispositif qui permettra de résoudre le problème, jusqu'à la fin de l'année, allant au-delà de la somme mensuelle de 3 200 francs qui était allouée à ces stagiaires.

Vous vous prononcez contre la mutualisation. Chacun doit savoir assumer ses responsabilités. Vous exercez vous-même, en dehors du mandat parlementaire, des responsabilités dans une catégorie professionnelle, celle de l'imprimerie, où les fonds de mutualisation pour la formation professionnelle existent depuis bien des années. Dans toutes les professions, lorsqu'il est nécessaire de faire un effort pour la formation professionnelle des salariés, on procède par voie de négociation sociale, par voie d'accords entre les partenaires sociaux et par voie de mutualisation. Le domaine de la pêche ne doit pas échapper à cette démarche.

C'est la raison pour laquelle M. le ministre Mellick a entrepris des échanges de vues et des négociations avec les partenaires sociaux. Il s'agit de parvenir à mettre en place un système fondé sur la mutualisation : mais soyez-en assuré, l'Etat ne se désintéressera pas de la mise en œuvre de ce système, et il apportera son concours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. André Capet. Monsieur le ministre, je vous poserai deux brèves questions sur l'armement naval.

Premièrement, est-il exact que l'armement naval S.N.C.F. envisage de procéder à de nouvelles réformes de structures sur sa flotte transmanche et que, comme le bruit en court, il ait l'intention de transmettre au secteur privé la propriété et la gestion de ses unités qui assurent les transports passagers et marchandises entre la France et la Grande-Bretagne ?

Deuxièmement, pourriez-vous nous faire connaître votre point de vue sur les mesures ou sur les actions préventives qu'il faudrait envisager dès l'ouverture du tunnel sous la Manche afin de compenser les pertes de trafic passagers que risque de subir à cette occasion notre flotte transmanche ? Il est en effet hautement probable que ce lien fixe entre la France et la Grande-Bretagne captera une part importante du potentiel passagers au détriment des ports de notre littoral.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, il est légitime que, comme député du Pas-de-Calais, vous vous préoccupiez de l'impact du lien fixe sur le trafic maritime transmanche. C'est une préoccupation dont M. le ministre Lengagne m'entretenait encore très récemment avec son collègue, M. Dupilet.

Vous connaissez certainement aussi bien que moi les études prévisionnelles portant sur l'évolution de ce trafic. Pour l'horizon 1993 et les années suivantes, même si l'on peut débattre de la fiabilité de ces études, il est clair que l'impact du tunnel sur le trafic maritime du détroit sera important. En particulier, le trafic de piétons sera en majeure partie attiré par le tunnel. Cela dit, le trafic transmanche est, globalement, en forte progression et devrait continuer à se développer d'ici à 1993.

Le lien fixe en cours de réalisation étant un tunnel ferroviaire, le trafic de fret routier, même s'il est acquis que les navettes du tunnel pourront charger des camions, devrait rester, pour une large part, fidèle au transport maritime.

C'est pour le trafic de passagers en voitures et en autocars que la concurrence sera la plus forte. La répartition entre les deux modes de transport, tunnel et navires transbordeurs, dépendra bien entendu de la compétitivité de chacun d'entre eux. Et l'on peut noter les réels progrès effectués à cet égard par le trafic transmanche maritime au cours des dernières années.

La S.N.C.F. sera pleinement impliquée dans l'exploitation du tunnel, mais elle doit, parallèlement à la réalisation de cet ouvrage, réfléchir à la nouvelle place que tiendra, à l'horizon de 1993, son armement naval. Avec mon collègue Jacques Mellick, nous examinerons avec la plus grande attention tout projet de nature à permettre que le potentiel que représente cet armement naval soit utilisé de la manière la plus efficace, parmi les compagnies transmanche qui opéreront à cet horizon.

Au-delà des indications de tendances, ce qui me paraît important, c'est que le littoral du Nord - Pas-de-Calais se prépare soigneusement à l'échéance de l'ouverture du tunnel, et nous n'aurons pas trop pour cela de la période de cinq années qui nous en sépare. A cette fin, il faut favoriser les synergies et les complémentarités, d'une part entre les ports, par le partenariat entre les trois pôles portuaires que j'ai cités, et, d'autre part, entre le littoral et l'intérieur, en particulier la métropole lilloise.

Vous savez qu'une réflexion a été engagée à ce sujet dans le cadre de la préparation du contrat Etat-région pour le 10^e Plan. Il faut que cette réflexion soit menée jusqu'à son terme, dans ses principaux volets : développement portuaire ; examen pour les ports de la possibilité de jouer un rôle d'éclatement pour les trafics en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne qui emprunteront le tunnel sous la Manche ; aide à l'implantation d'entreprises ou d'activités nouvelles ; mise en valeur des atouts du littoral et de ses spécificités. Je pense notamment à la valorisation de la filière pêche et à l'aquaculture.

Au début de la semaine prochaine, le 14 novembre, mon collègue M. Jacques Mellick et moi-même visiterons ensemble Boulogne, Calais et Dunkerque dans la même journée, de manière à témoigner de cette solidarité entre les trois ports. Nous serons à l'écoute des élus et des représentants socio-économiques. C'est vous dire que le débat n'est pas clos, monsieur le député !

M. le président. La parole est à M. Joseph Gourmelon.

M. Joseph Gourmelon. Monsieur le ministre, chargé de la mer, dans une réponse en date du 8 septembre à une question écrite relative au transfert du service des phares et balises à Brest, vous rappelez que la convention pour l'installation de ce service passée entre l'Etat et les collectivités locales avait été signée le 18 mars 1988, vous précisiez que les assemblées délibérantes de ces collectivités avaient ratifié cette convention et inscrit à leur budget les crédits nécessaires et vous ajoutiez que l'Etat avait naturellement fait de même.

Pour autant, il ne semble pas que ce dossier évolue selon le calendrier prévu à l'article 2 du contrat de localisation. Compte tenu des procédures obligatoires qui ne sont pas encore engagées mais qui auraient dû l'être, on s'achemine vers un retard de plusieurs mois.

Pouvez-vous m'indiquer les raisons pour lesquelles, alors que le financement existe, ce dossier n'évolue pas selon le calendrier prévu ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé de la mer.

M. le ministre chargé de la mer. Monsieur le député, vous m'interrogez sur le déroulement de l'opération concernant le transfert du service technique des phares et balises à Brest. Je vous rappelle que cette opération ne peut s'analyser uniquement en termes physiques de construction d'un bâtiment nouveau sur un site. Il faut en effet que cette nouvelle implantation se fasse dans un climat de participation active du personnel concerné. Or je suis au regret de constater que cet élément, à mes yeux essentiel, n'a pas été pris en considération lors de la décision initiale.

Si la préparation de l'opération matérielle suit son cours normal, la consistance et les missions du service dans son nouveau cadre n'ont pas fait l'objet du minimum de réflexion qu'une opération de cette ampleur nécessite. En particulier, on ne peut que regretter que la compétence nationale du service technique des phares et balises n'ait pas été pleinement examinée au regard des inconvénients d'une implantation relativement excentrée à la pointe de la Bretagne.

Pour ces diverses raisons - je vous rassure - et sans aucunement compromettre la préparation du dossier d'implantation à Brest, j'ai demandé à mes services de me faire rapport sur la faisabilité technique et humaine de ce transfert. J'attends ce rapport pour le courant du mois et je prendrai position sur la base de cette analyse totalement objective.

M. le président. Les crédits concernant la mer étant inscrits à la ligne « Transports et mer », j'appelle maintenant les crédits de cette ligne dont les votes avaient été précédemment réservés.

ÉTAT B

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

« Titre III : 104 459 342 francs ;
« Titre IV : 1 610 593 640 francs. »

ÉTAT 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 : 3 853 921 000 francs ;
« Crédits de paiement : 2 281 190 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 1 050 700 000 francs ;
« Crédits de paiement : 365 500 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

M. Daniel Le Meur. Le groupe communiste vote contre !
(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.
(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 n° 160 (rapport n° 294 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Industrie et aménagement du territoire. - industrie et article 66 :

Annexe n° 18. - M. Jacques Roger Machart, rapporteur spécial ; avis n° 299, tome VI de M. Roger Mas, au nom de la commission de la production et des échanges.

Industrie et aménagement du territoire. - Aménagement du territoire :

Annexe n° 19 - M. Jean-Pierre Balligand, rapporteur spécial ; avis n° 299, tome VII de M. Michel Dinet, au nom de la commission de la production et des échanges.

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 le mercredi 9 novembre 1988, à une heure quarante.)

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

LOUIS JEAN

ORDRE DU JOUR ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

Réunion du mardi 8 novembre 1988

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au mercredi 23 novembre 1988 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 8 novembre 1988, le soir, à vingt et une heures trente :
Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 (nos 160, 294, 295 à 299) :

Transports et mer :

- Mer.

Mercredi 9 novembre 1988, 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 :

Industrie et aménagement du territoire :

- Industrie ;

- Aménagement du territoire.

Jeudi 10 novembre 1988, le matin, à neuf heures trente, et l'après-midi, à quinze heures :

Équipement et logement :

- Urbanisme, logement et services communs ;

- Routes.

Dimanche 13 novembre 1988, le matin, à dix heures, et l'après-midi, à quinze heures :

Départements et territoires d'outre-mer.

Lundi 14 novembre 1988, le matin, à dix heures, l'après-midi, à quinze heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Solidarité, santé et protection sociale.

Mardi 15 novembre 1988, le matin, à neuf heures trente, l'après-midi, à seize heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Éducation nationale, jeunesse et sports :

- Jeunesse et sports ;

Recherche et technologie.

Mercredi 16 novembre 1988, 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 :

Intérieur ;

Premier ministre :

- Environnement.

Jeudi 17 novembre 1988, 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.

Économie, finances et budget :

- Monnaies et médailles ;

- Imprimerie nationale ;

- Charges communes ;

- Services financiers ;

- Comptes spéciaux du Trésor ;

- Taxes parafiscales.

Commerce extérieur.

Vendredi 18 novembre 1988, le matin, à *neuf heures trente*, l'après-midi, à *quinze heures*, et le soir, à *vingt et une heures trente* :

Coopération et développement ;

Articles non rattachés ;

Seconde délibération ;

Vote sur l'ensemble.

Lundi 21 novembre 1988, l'après-midi, à *quinze heures*, et éventuellement, le soir, à *vingt et une heures trente* :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif au revenu minimum d'insertion.

Mardi 22 novembre 1988, l'après-midi, à *seize heures*, et, éventuellement, le soir, à *vingt et une heures trente* :

Discussion des projets de loi, adoptés par le Sénat :

- portant modification de la loi n° 65-956 du 12 novembre 1965 sur la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires, modifiée par la loi n° 68-1045 du 29 novembre 1968 (n° 168) ;

- instituant l'aide judiciaire devant les cours administratives d'appel et modifiant la loi n° 72-11 du 3 janvier 1972 relative à l'aide judiciaire et à l'indemnisation des commissions et désignations d'office (n° 320).

Mercredi 23 novembre 1988, l'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement, et, éventuellement, le soir, à *vingt et une heures trente* :

Discussion du projet de loi complétant la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux (n° 319) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la protection des personnes dans la recherche biomédicale (n° 293).

NOMINATION D'UN RAPPEUR

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LEGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE.

M. Jacques Floch a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (n° 301).

DÉCISIONS SUR DES REQUÊTES EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES

(Communications du Conseil constitutionnel en application de l'article L.O. 185 du code électoral)

Décision n° 88-1063/1067 du 8 novembre 1988 (A.N., Seine-Saint-Denis [9^e circonscription])

Le Conseil constitutionnel,

1^o Vu la requête n° 88-1063 présentée par M. Jean-Jacques Ladel, demeurant à Rosny-sous-Bois, Seine-Saint-Denis, déposée à la préfecture de la Seine-Saint-Denis le 21 juin 1988, et tendant à l'annulation des opérations électorales auxquelles il a été procédé les 5 et 12 juin 1988 dans la neuvième circonscription de la Seine-Saint-Denis pour la désignation d'un député à l'Assemblée nationale ;

Vu les observations en défense présentées par Mme Véronique Neiertz, député, enregistrées au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 5 juillet 1988 ;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, enregistrées au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 29 juillet 1988 ;

2^o Vu la requête n° 88-1067 présentée par M. Pierre Dufour, demeurant à Bondy, Seine-Saint-Denis, enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 21 juin 1988, et tendant à l'annulation des opérations électorales auxquelles il a été procédé le 12 juin 1988 dans la neuvième circonscription de la Seine-Saint-Denis pour la désignation d'un député à l'Assemblée nationale ;

Vu l'article 59 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

Vu le code électoral ;

Vu le règlement applicable à la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour le contentieux de l'élection des députés et des sénateurs ;

Le rapporteur ayant été entendu ;

Considérant que les requêtes de M. Ladel et de M. Dufour sont dirigées contre la même élection ; qu'il convient de les joindre pour qu'elles fassent l'objet d'une même décision ;

Sur la requête de M. Ladel :

Sur la fin de non-recevoir opposée par Mme Neiertz :

Considérant que la requête, qui contient l'exposé des faits et moyens sur lesquels elle s'appuie, est recevable alors même que n'y sont pas annexés les textes législatifs et les décisions de jurisprudence dont elle mentionne les références ;

Au fond :

Considérant que M. Ladel conteste l'élection de Mme Neiertz comme député de la neuvième circonscription de la Seine-Saint-Denis au seul motif que son remplaçant, M. Claude Fuzier, venant sur une liste de candidats aux élections sénatoriales dans ce département immédiatement après l'unique candidat élu, pourrait, en application de l'article L.O. 320 du code électoral, être appelé à remplacer ce sénateur en cas de vacance de son siège ; qu'aucune irrégularité concernant les opérations de vote ou le déroulement du scrutin n'est alléguée ;

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-224 du 4 février 1959, codifié partiellement à l'article L.O. 134 du code électoral, « le remplaçant d'un membre d'une assemblée parlementaire ne peut être remplaçant d'un candidat à l'Assemblée nationale ou au Sénat » ;

Considérant que ce dernier texte édicte une inéligibilité ; que toute inéligibilité, qui a pour effet d'apporter une atteinte à la liberté des candidatures, doit être interprétée restrictivement ;

Considérant que l'inéligibilité instituée par l'article L.O. 134 du code électoral a pour objet d'assurer la disponibilité permanente de la personne appelée à remplacer le parlementaire dont le siège devient vacant ; qu'elle fait ainsi obstacle à ce qu'un candidat à l'Assemblée nationale puisse choisir comme remplaçant la personne qui, en cas de vacance du siège d'un sénateur, serait immédiatement appelée à remplacer ce dernier ;

Considérant que M. Claude Fuzier figurait sur une liste de candidats aux élections sénatoriales qui se sont déroulées dans le département de la Seine-Saint-Denis le 28 septembre 1986, immédiatement après M. Marcel Debarge, candidat proclamé élu ; qu'en raison des dispositions de l'article L.O. 320 du code électoral, M. Fuzier avait ainsi la qualité de remplaçant d'un sénateur au sens de l'article L.O. 134 du même code ; qu'il ne pouvait par suite être remplaçant de Mme Neiertz, candidate dans la neuvième circonscription de la Seine-Saint-Denis lors des élections législatives des 5 et 12 juin 1988 ;

Considérant que selon l'article L.O. 189 du code électoral le Conseil constitutionnel « statue sur la régularité tant du titulaire que du remplaçant » ; qu'il y a lieu, en raison de l'inéligibilité de M. Fuzier, d'annuler l'élection de Mme Neiertz ;

Sur la requête de M. Dufour :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la requête de M. Dufour, qui tend à l'annulation de l'élection de Mme Neiertz, est devenue sans objet ; qu'il n'y a pas lieu en conséquence de statuer sur cette requête ;

Décide :

Art. 1^{er}. - L'élection de Mme Véronique Neiertz est annulée.

Art. 2. - Il n'y a lieu de statuer sur la requête de M. Pierre Dufour.

Art. 3. - La présente décision sera notifiée à l'Assemblée nationale et publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans ses séances des 7 et 8 novembre 1988, où siégeaient : MM. Robert Badinter, président, Louis Joxe, Robert Lecourt, Daniel Mayer, Léon Jozeau-Marigné, Georges Vedel, Robert Fabre, Francis Mollet-Viéville, Jacques Latscha.

Le président,
ROBERT BADINTER

Décision n° 88-1113 du 8 novembre 1988 (A.N., Seine-Saint-Denis [6^e circonscription])

Le Conseil constitutionnel,

Vu la requête présentée par M. Alain Meyet, demeurant au Pré-Saint-Gervais (Seine-Saint-Denis), enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 23 juin 1988, et tendant à

l'annulation des opérations électorales auxquelles il a été procédé le 12 juin 1988 dans la sixième circonscription de la Seine-Saint-Denis pour la désignation d'un député à l'Assemblée nationale ;

Vu les observations en défense présentées par M. Claude Bartolone, député, et le mémoire en réplique présenté par M. Alain Meyet, enregistré au secrétariat général du Conseil constitutionnel les 6 juillet et 11 août 1988 ;

Vu la requête complémentaire présentée par M. Alain Meyet, enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 11 août 1988, et tendant à demander, d'une part, la proclamation de M. Jean-Jack Salles et, d'autre part, son audition en séance publique ;

Vu les nouvelles observations en défense présentées par M. Claude Bartolone, enregistrées au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 9 septembre 1988 ;

Vu le mémoire en réplique complémentaire présenté par M. Alain Meyet, enregistré au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 9 septembre 1988 ;

Vu la requête complémentaire présentée par M. Alain Meyet, enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 9 septembre 1988, et relative aux conditions de publication de la décision du Conseil constitutionnel au *Journal officiel* ;

Vu le mémoire complémentaire présenté par M. Alain Meyet et la réponse à ce mémoire, présentée par M. Claude Bartolone, enregistrés au secrétariat général du Conseil constitutionnel les 30 septembre et 19 octobre 1988 ;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur et la réponse à ces observations, présentée par M. Claude Bartolone, enregistrées au secrétariat général du Conseil constitutionnel les 17 et 19 octobre 1988 ;

Vu la Constitution, notamment ses articles 55 et 59 ;

Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, notamment ses articles 40 et 56 ;

Vu la loi n° 73-1227 du 31 décembre 1973 autorisant la ratification de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ensemble le décret n° 74-360 du 3 mai 1974 portant publication de ladite convention ;

Vu le code électoral ;

Vu le règlement applicable à la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour le contentieux de l'élection des députés et des sénateurs ;

Le rapporteur ayant été entendu,

Sur la procédure :

Considérant que le règlement applicable à la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour le contentieux de l'élection des députés et des sénateurs, pris sur le fondement de l'article 56 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 susvisée, dispose dans son article 17 que : « Les séances du Conseil constitutionnel ne sont pas publiques » ; que cette règle n'est pas contraire à l'article 6-1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, lequel ne concerne que le contentieux pénal et le jugement des contestations sur les droits et obligations de caractère civil ; que, contrairement à ce que soutient le requérant, il n'existe aucun principe général du droit prescrivant la publicité des débats en toute matière et devant toute juridiction ; que, par suite, les conclusions de M. Meyet tendant à ce que sa contestation soit entendue en séance publique doivent, en tout état de cause, être rejetées ;

Sur le fond :

Considérant que M. Meyet conteste l'élection de M. Bartolone comme député de la sixième circonscription de la Seine-Saint-Denis au motif que son remplaçant, Mme Janine Pietruszynski, figurant sur une liste de candidats aux élections sénatoriales dans ce département, pourrait être appelée, par application de l'article L.O. 320 du code électoral, à remplacer M. Debarge, sénateur élu sur cette liste en cas de vacance de son siège ;

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-224 du 4 février 1959, codifié partiellement à l'article L.O. 134 du code électoral, « le remplaçant d'un membre d'une assemblée parlementaire ne peut être remplaçant d'un candidat à l'Assemblée nationale ou au Sénat » ;

Considérant que ce dernier texte édicte une inéligibilité ; que toute inéligibilité, qui a pour effet d'apporter une atteinte à la liberté des candidatures, doit être interprétée restrictivement ;

Considérant que l'inéligibilité instituée par l'article L.O. 134 du code électoral a pour objet d'assurer la disponibilité permanente de la personne appelée à remplacer le parlementaire dont le siège devient vacant ; que si cette inéligibilité fait obstacle à ce qu'un candidat à l'Assemblée nationale puisse choisir comme remplaçant la personne qui, en cas de vacance du siège d'un sénateur, serait immédiatement appelée à remplacer celui-ci, elle ne saurait être étendue aux autres personnes ayant seulement vocation à acquérir la qualité de remplaçant ;

Considérant que Mme Pietruszynski figurait sur une liste de candidats aux élections sénatoriales qui se sont déroulées le 28 septembre 1986 dans le département de la Seine-Saint-Denis à la suite de M. Marcel Debarge, seul candidat proclamé élu, et de M. Fuzier ; que si ce dernier avait la qualité de « remplaçant » d'un sénateur au sens de l'article L.O. 134 du code électoral, tel n'était pas, au jour de l'élection, le cas de Mme Pietruszynski, qui pouvait par suite se présenter comme remplaçante de M. Bartolone, candidat dans la sixième circonscription de la Seine-Saint-Denis lors des élections législatives des 5 et 12 juin 1988 ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que M. Meyet n'est fondé à demander ni l'annulation de l'élection de M. Bartolone ni, en tout état de cause, la proclamation de M. Salles ;

Sur les conclusions relatives aux conditions de publication de la décision du Conseil constitutionnel au Journal officiel :

Considérant que ces conclusions sont sans rapport avec la contestation de l'élection d'un député, qu'elles sont, dès lors, irrecevables ;

Décide :

Art. 1^{er}. - La requête susvisée de M. Alain Meyet est rejetée.

Art. 2. - La présente décision sera notifiée à l'Assemblée nationale et publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 8 novembre 1988 où siégeaient : MM. Robert Badinter, président, Louis Joxe, Robert Lecourt, Daniel Mayer, Léon Jozeau-Marigné, Georges Vedel, Robert Fabre, Francis Mollet-Vieville, Jacques Latscha.

Le président,
ROBERT BADINTER

MODIFICATION A LA COMPOSITION DE L'ASSEMBLÉE Annulation d'opérations électorales

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu le 8 novembre 1988 du Conseil constitutionnel, en application de l'article L.O. 185 du code électoral, notification d'une décision du 8 novembre 1988 portant annulation de l'élection législative des 5 et 12 juin 1988 dans la 9^e circonscription de la Seine-Saint-Denis à la suite de laquelle avaient été élus Mme Véronique Neiertz et M. Claude Fuzier qui a été appelé à la remplacer en raison de sa nomination comme membre du Gouvernement.

MODIFICATION A LA COMPOSITION DES GROUPES (*Journal officiel*, Lois et Décrets, du 9 novembre 1988)

GRUPE SOCIALISTE
(259 membres au lieu de 260)

Supprimer le nom de M. Claude Fuzier.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : 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 loi de finances. Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
03	Compte rendu..... 1 an	108	852	
33	Questions 1 an	108	554	
03	Table compte rendu	52	08	
03	Table questions	52	05	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu..... 1 an	99	535	
35	Questions 1 an	99	349	
05	Table compte rendu	52	81	
05	Table questions	32	52	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire..... 1 an	870	1 572	
27	Série budgétaire..... 1 an	203	304	
DOCUMENTS DU SENAT :				
08	Un an.....	870	1 538	
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution				
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.)