Année 1991. - N° 93 [1] A. N. (C. R.)

ISSN 0249-3088
0242-6765

Jeudi 14 novembre 1991

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

(66e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1re séance du mercredi 13 novembre 1991

LuraTech
www.luratech.com

★ (1 f.)

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

1. **Loi de finances pour 1992 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5865).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE *(suite)*

Mer

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

M. Jean Beaufils, rapporteur pour avis de la commission de la production.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. le président.

MM. André Duroméa, Gérard Grignon, Aimé Kerguéris, Jean de Lipkowski, Gilbert Le Bris.

M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

M. Jean-Yves Le Drian, secrétaire d'Etat à la mer.

M. le président.

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

2. **Ordre du jour** (p. 5881).

LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1992

(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 1992 (nos 2240, 2255).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

Mer *(suite)*

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

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

M. Albert Denvers, *rapporteur spécial.* Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, si le projet de budget de la mer pour 1992 peut être considéré comme acceptable, votre rapporteur ne le déclare pas pour autant satisfaisant. En effet, il n'accuse au total qu'une augmentation de 3,4 p. 100 par rapport au budget de cette année, soit une augmentation à peine égale à celle de l'ensemble du budget : 4 p. 100.

Dans ce total, 80 p. 100 sont consacrés aux seuls besoins de l'Etablissement national des invalides de la marine, avec un poids inévitablement croissant d'année en année qui réduit d'autant la marge de manœuvre pour le reste et limite l'importance des crédits destinés aux actions primordiales, voire essentielles, qu'a retenues et engagées le Gouvernement au cours de ces dernières années.

Cette contrainte de nature éminemment sociale et économique entraîne une obligation de rigueur budgétaire qui ne se concilie souvent que difficilement avec le maintien des grandes ambitions portuaires et maritimes de la France. Une réflexion s'impose donc au sujet de l'E.N.I.M. et je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous y réfléchissez sérieusement, notamment quant à la structure de cette institution.

Mes chers collègues, même si le projet de budget de la mer pour 1992 est loin de ce que nous espérions, force est de retenir que l'on y relève des actions importantes qui témoignent indiscutablement de la volonté gouvernementale de mettre à plat certains gros dossiers comme celui de la ressource, celui de la modernisation des flottes, celui de la gestion des ports, celui des accords européens et mondiaux, celui des filets de pêche, autant de questions qui préoccupent vivement, ici et là, le monde maritime et portuaire.

Vous trouverez dans le rapport écrit de la commission des finances toutes informations et statistiques utiles sur l'état des crédits pour 1992 ainsi que sur leur évolution au cours de ces dernières années.

Vous remarquerez, grâce à plusieurs tableaux, l'importance des annulations de crédits opérées au cours de l'année 1991, ce qui, par voie de conséquence, a réduit d'autant la capacité d'intervention de l'administration de la mer. Dans le budget de 1991, il n'y avait pourtant rien de trop pour tenter d'atteindre l'ensemble des objectifs que le Gouvernement s'était fixés. Cela étant, personne ici ne s'étonnera que nous demandions au Gouvernement si cette méthode dite de « l'annulation » sera dorénavant une règle de conduite budgétaire nouvelle.

Qu'en est-il de l'ensemble des crédits de paiement et des autorisations de programme contenus dans le projet de budget ?

Beaucoup sont en diminution, et parfois d'une manière assez forte, voire significative. D'autres, au contraire, en petit nombre, hélas ! connaissent une hausse d'une ampleur variable.

J'en viens aux besoins de l'administration générale. Les crédits de paiement ne progressent que de 1 p. 100, alors que les autorisations de programme sont en régression de 7 p. 100. Le rapport écrit retrace le détail du chapitre.

Quant aux crédits de fonctionnement des services centraux, ils ont été globalisés sous un seul et même chapitre, le 34-98, ce qui est bien.

A ce propos, monsieur le secrétaire d'Etat, peut-on demander au Gouvernement s'il ne pense pas être allé un peu loin dans la diminution des effectifs pour 1992 ?

A la rubrique « Police et signalisations maritimes », les crédits de paiement accusent une baisse de 1 p. 100, tandis que les autorisations de programme augmentent de plus de 4 p. 100. C'est plutôt satisfaisant.

La subvention de l'Etat allouée à la Société nationale de sauvetage en mer est en diminution de 19 p. 100. La commission ne peut accepter cette décision, compte tenu de la mission d'utilité publique confiée par l'Etat à cet organisme et du dévouement et du courage déployés par ses membres pour sauver les naufragés en péril.

Nous insistons pour que l'aide soit rétablie au niveau des années précédentes pour le moins.

Les crédits destinés à la protection et à l'aménagement de nos côtes et de nos littoraux sont en régression de plus de 5 p. 100 par rapport à cette année. Cette réduction aura inévitablement pour effet de mettre en difficulté la poursuite, pourtant si nécessaire, des schémas de mise en valeur de la mer le long de toutes nos côtes.

Si sept schémas d'aménagement ont déjà pu être mis en œuvre, l'étude ou la réalisation de beaucoup d'autres risquent d'être retardées. Pourtant, nos bords de mer ont besoin d'être mieux protégés et valorisés

J'en viens aux chapitres consacrés aux ports maritimes. Les crédits et les autorisations de programme sont en régression sensible, 6 p. 100 pour les premiers, 4 p. 100 pour les seconds, alors qu'ils devraient être alors en hausse constante.

Ces diminutions ne peuvent que préoccuper tous les responsables portuaires et maritimes, alors que nos ports devraient être toujours plus performants, plus compétitifs face à nos gigantesques concurrents étrangers, notamment en Europe.

Mon rapport écrit retrace les statistiques nationales et internationales relatives aux activités portuaires et aux trafics maritimes. Nos résultats ne sont que relativement satisfaisants, mais cependant d'assez bon augure pour l'avenir.

La baisse des crédits destinés à l'entretien de nos ports inquiète grandement la commission des finances, qui la trouve difficilement acceptable : plus de 6 p. 100 de baisse d'une année sur l'autre, c'est beaucoup, beaucoup trop ; c'est même grave.

Je ne doute pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous en avez mesuré les conséquences fâcheuses : à quoi bon des ports intérieurement bien équipés et bien aménagés, si, pour y accéder, les chenaux sont impraticables ou difficiles à parcourir parce que mal entretenus ?

Quant aux liaisons entre les ports et l'*interland*, il reste beaucoup à faire. C'est ainsi que l'amélioration des accès routiers et ferroviaires est d'une urgente nécessité.

Existent d'autres sujets d'inquiétude qui interpellent l'Etat et l'ensemble des agents des ports. Ainsi, le problème préoccupant de la manutention et de l'organisation du travail appelle des solutions rapides.

La gestion de nos ports résulte de l'application d'une loi de 1947, qui a donc aujourd'hui plus de quarante ans. Certes, il faut bien le reconnaître, elle a beaucoup aidé au développement des trafics et à la sécurité des travailleurs, mais aujourd'hui bien des difficultés surgissent dans la plupart de nos grands ports, entraînant ici ou là un climat social tendu, voire explosif.

Quoi qu'il en soit, ce n'est que par la négociation entre tous les intéressés que sera trouvée la solution aux difficultés du moment, par une négociation franche, sans arrière-pensées, que seront résolus les conflits actuels ou à venir, que seront trouvées les moins mauvaises solutions pour mettre en œuvre des projets de développement portuaires capables de mieux soutenir, de mieux supporter les effets de la concurrence.

Le Gouvernement a l'intention de demander aux personnels de chaque établissement portuaire de se rapprocher, de rechercher et de conduire ensemble un projet d'entreprise qui s'inscrive dans la recherche de l'intérêt général. L'idée me paraît bonne, et il faudra la mettre en œuvre. C'est bien par cette voie, et par cette voie seulement que l'on peut espérer le calme et la sérénité dans nos ports et chez ceux qui ont tous pour devoir de préparer la prospérité de l'économie maritime française.

Pour aboutir, il faudra faire preuve de beaucoup d'intelligence et de prudence. La communauté portuaire devra accepter de négocier dans le meilleur esprit et avec la volonté d'aboutir.

Je voudrais maintenant en venir aux problèmes de nos flottes et du soutien qu'elles peuvent espérer du budget.

Au 1er juillet 1990, la flotte de commerce française sous pavillon national comptait 231 navires. Elle n'en compte plus aujourd'hui que 216, ce qui peut signifier que l'hémorragie des années passées s'est ralentie, et cela grâce aux efforts de tous et aux encouragements de l'Etat qui ont su être importants et efficaces. Votre rapporteur se doit donc de remercier le Gouvernement et tous les acteurs concernés.

Le nombre d'emplois sur les navires de commerce français n'a pas pour autant cessé de régresser. De 5 200 en 1988, il n'était plus que 4 800 à la fin de 1990. Avec plus de bateaux, demain, peut-on espérer davantage d'embarquements et d'embauches ? Il faut le souhaiter.

Les crédits de soutien et d'appui pour le développement de la flotte de commerce, dispensés sous des formes diverses, sont, hélas ! en diminution, et parfois dans des proportions assez fortes.

Si l'aide à l'investissement est en croissance, l'aide à la consolidation et à la modernisation est en régression de plus de 22 p. 100. C'est la cause d'une inquiétude très forte chez tous les mariniers.

L'année 1992 sera la troisième année d'application du plan marine marchande. La nécessité d'une marine marchande développée et modernisée s'impose au pays, et notre flotte sous pavillon national doit pouvoir faire face à tous les besoins, certes, mais également à toutes les situations des trafics maritimes nationaux et internationaux, comme à toutes les circonstances exceptionnelles, comme ce fut le cas avec les événements du Golfe.

Que dire, mes chers collègues, du sort et de l'avenir des pêches maritimes et des cultures marines ? Vous trouverez dans mon rapport écrit tous les chiffres et toutes les statistiques nécessaires à une bonne information sur les crédits budgétaires qui leur sont réservés.

Pour retrouver l'éligibilité des aides européennes à la construction de navires de pêche, le Gouvernement a estimé, l'an dernier, devoir mettre en œuvre un plan de sortie d'au moins 10 p. 100 du patrimoine. A cet effet, le ministre d'alors, M. Mellick, a mis en place tout un plan de retraits qu'il a proposé aux artisans et marins pêcheurs, plan associant l'Etat, la Communauté européenne et les collectivités locales. Ce plan, mes chers collègues, est en train de réussir. Ainsi pourrons-nous reconstituer une flotte plus moderne, capable de répondre aux exigences d'une pêche maritime qui veut se développer.

Les crédits destinés aux gens de mer sont en progression de 7 p. 100, ce dont il faut se féliciter.

Je ne reviendrai pas sur les observations qui ont été faites à propos de l'Etablissement national des invalides de la marine. La subvention de l'Etat à l'E.N.I.M. s'élève, pour 1992, à 4 615 millions de francs. L'importance de cette somme nous oblige à réfléchir dès maintenant aux actions à entreprendre pour en maîtriser l'évolution et éviter ainsi que la gestion de l'E.N.I.M. ne débouche sur une impasse. Cette démarche doit naturellement s'accompagner d'une réforme profonde de l'institution.

S'agissant de l'enseignement et de la formation professionnelle maritimes, les changements importants qui sont intervenus vont tous, me semble-t-il, dans le bon sens. Le rapport que j'ai rédigé au nom de la commission des finances présente un examen détaillé de toutes ces évolutions. En ce qui concerne notamment les écoles d'apprentissage maritime et les écoles nationales de la marine marchande, une rénovation complète de leurs filières et de leurs programmes a été entreprise. Les crédits qui leur sont destinés pour 1992 me paraissent de nature à répondre aux exigences de la profession.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il me reste, pour conclure, à vous poser quelques questions touchant à divers aspects des politiques dont vous avez la responsabilité.

Premièrement, les moyens financiers inscrits au budget de 1992 vous permettront-ils d'honorer les engagements du Gouvernement sur un plan de soutien de cinq ans à la flotte de commerce nationale ?

Deuxièmement, pour procéder aussi vite que possible au renouvellement de notre flotte de commerce qui, comme la flotte européenne d'ailleurs, est en train de vieillir, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux d'exonérer les armateurs de l'imposition sur les plus-values résultant des cessions de navires, sous condition de réemploi ?

Troisièmement, enfin, pour limiter le recours à une main-d'œuvre de pays tiers où les salaires et le niveau de protection sociale sont faibles, le Gouvernement ne devrait-il pas envisager des allégements d'impôts et de charges sociales en faveur des armateurs de commerce et de pêche ?

Mes chers collègues, au terme de cet exposé, je vous invite, au nom de la commission des finances, à voter ce projet de budget, car il permettra de mettre en œuvre jusqu'à leur terme toutes les politiques définies par le Gouvernement au cours des dernières années.

Ainsi la France pourra-t-elle placer ses ambitions de grande puissance maritime à la hauteur des atouts d'un pays qui compte 3 000 kilomètres de côtes, la mer ne pouvant apporter que beaucoup de bonnes choses pour notre économie nationale comme pour celles et ceux qui en tirent leurs moyens d'existence. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jean Beaufils, *rapporteur pour avis.* Le budget que vous nous présentez aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, je le qualifierai de trompeur. Il a, en effet, l'apparence d'un excellent budget et peut paraître particulièrement attractif, avec une augmentation affichée de 3,37 p. 100 alors que l'accroissement de l'ensemble des dépenses de l'Etat s'établit à 2,9 p. 100. Pour un peu, on se prendrait à rêver que la mer est devenue une des priorités gouvernementales !

Un examen approfondi nous fait malheureusement vite déchanter et revenir à la réalité : cette augmentation substantielle est due essentiellement à l'accroissement important et indispensable des dépenses de solidarité, en faveur notamment des retraités de la mer. Ces dépenses de solidarité augmentent de 5,77 p. 100 en francs courants, si bien que les crédits consacrés à l'E.N.I.M. représentent 77,13 p. 100 de l'ensemble du budget.

Ces considérations m'amènent à vous rappeler la proposition que j'avais formulée ici même, il y a tout juste un an, en vue d'une modification de la présentation budgétaire.

Sans remettre en cause l'existence de l'E.N.I.M. et son mode de gestion, sans revenir sur les prestations servies, il me sembierait plus clair, plus transparent, plus parlant, de dissocier cet effort financier indispensable en direction des professionnels de la mer de l'ensemble des crédits disponibles. Je persiste à proposer que l'on institue un budget annexe inspiré du B.A.P.S.A. en agriculture et qui mettrait mieux en lumière les crédits disponibles pour les interventions économiques, celles-ci s'élevant à seulement 23 p. 100 des 6,65 milliards de francs de votre budget.

Le budget de la mer représente environ 0,5 p. 100 du budget de la nation. C'est, cette année encore, un budget de rigueur qui permettra tout juste d'honorer le règlement des engagements pris antérieurement, sans pour autant permettre de répondre à toutes les attentes du monde maritime dans le cadre d'une concurrence internationale chaque jour plus agressive, qu'il s'agisse des ports, de la pêche ou de la flotte.

Mon collègue Albert Denvers ayant présenté une étude budgétaire détaillée comme le veut son rôle de rapporteur de la commission des finances, vous me permettrez, mes chers collègues, de vous renvoyer à mon rapport écrit pour les données chiffrées, de survoler quelques secteurs et d'en détailler seulement deux ou trois au cours de cette intervention, trop courte à mon gré.

Dans un contexte difficile de limitation des crédits, le maintien des moyens de fonctionnement de vos services, monsieur le secrétaire d'Etat, est une donnée importante qui traduit votre volonté de ne pas voir l'administration de la mer s'appauvrir. Les crédits de fonctionnement progressent de 7 p. 100 et 5,85 millions de francs supplémentaires permettront de mieux rémunérer les personnels dans le cadre du plan Durafour.

La formation garde son statut de priorité nationale. Les crédits qui y sont consacrés permettent la poursuite de l'effort de modernisation, dont les résultats commencent à se faire sentir. Des candidats plus nombreux se présentent, en effet, aux concours ouvrant accès aux formations d'officiers de la marine marchande ; ils étaient 593 en mai dernier contre seulement 136 en 1988. Quant aux formations de type B.E.P., elles se renforcent avec la création de deux nouvelles filières.

Une remarque au passage : il faut tout mettre en œuvre pour que les stagiaires de formation continue ne connaissent pas à l'avenir les difficultés de paiement qui sont survenues cette année. Il y va de la crédibilité et du succès de la formation continue, par ailleurs si utile, auprès des personnels de la pêche et du commerce.

M. Pierre Hiard. Tout à fait !

M. Jean Beaufils, *rapporteur pour avis.* La sécurité est considérée dans ce budget, et c'est un bien, comme une priorité, en particulier au niveau des crédits d'équipement. La dotation aux C.R.O.S.S. permettra, grâce à un doublement des crédits, le renouvellement et la mise à niveau des équipements ainsi que l'engagement de la première tranche d'un programme pluriannuel de mise en conformité des équipements français dans le cadre du système mondial de détresse et de sauvetage en mer. Cet effort important conforte la politique que vous avez impulsée en ce qui concerne la sécurité, la surveillance et, quand il le faut, la police et la répression sur les mers françaises.

Un regret cependant : l'insuffisance de l'aide à la Société nationale de sauvetage en mer, qui joue un rôle si essentiel sur nos côtes. Allons-nous devoir, comme les années passées, recourir de nouveau à la réserve parlementaire ? La S.N.S.M. se doit de faire participer à son financement les collectivités, les usagers et les intérêts privés, mais l'Etat se doit de lui donner les moyens d'un bon fonctionnement.

En ce qui concerne la flotte de commerce, nous en sommes à la troisième année du plan marine marchande, dont l'exécution est prévue sur cinq ans. Ce plan a déjà eu des effets positifs : à la perte régulière de navires, trente environ par an, à la disparition des emplois de navigants, plus de 1 100 chaque année, a succédé une stabilisation des effectifs embarqués et une nette amélioration de la flotte nationale : dix-sept navires sont passés sous pavillon français et les armateurs ont pu passer commande de trente-sept navires, dont treize devraient être livrés en 1992.

Ce plan est bon, il produit des effets positifs. Aussi est-il essentiel de ne pas relâcher notre effort. Un crédit de 250 millions de francs sera attribué en 1992 aux armements au titre de l'aide à la modernisation ; l'Etat respecte donc ses engagements. Les armateurs doivent respecter les leurs.

Notre flotte a montré toute sa capacité à assurer le soutien logistique de l'opération Daguet au début de cette année : 20 000 passagers, 80 000 tonnes de fret ont transité à bord de 32 navires. Qu'il me soit permis ici, au nom de la représentation nationale, de féliciter et remercier tous ceux, armateurs et navigants, qui ont concouru à ces acheminements, démontrant par là même la nécessité impérieuse de maintenir une flotte importante sous pavillon français.

Bien d'autres points concernant la flotte mériteraient examen. Le temps qui m'est octroyé ne me permettra pas de le faire. Sans doute les aborderez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, dans votre intervention.

J'aurais aimé vous interroger sur les nouvelles conditions d'exploitation de la flotte pétrolière, un an après les conclusions du rapport de Mme Chassagne. De même, nous souhaiterions connaître votre appréciation sur les restructurations et regroupements qui s'opèrent dans le secteur, avec la S.C.A.C., Delmas-Vieljeux, etc.

La situation de la C.G.M. s'est dégradée et devient préoccupante. Le nombre des navires diminue, les commandes envisagées dans le plan d'entreprise 1989-1993 ne seront pas réalisées, de nouveaux licenciements sont envisagés. Là aussi, la recherche d'alliances et de partenaires, mais aussi l'aide de l'Etat semblent indispensables.

Vous permettrez au Dieppois que je suis de vous exprimer ses inquiétudes sur l'avenir de la S.N.A.T., quelques mois seulement après sa création.

M. Dominique Gambier. Très bien !

M. Jean Beaufils, *rapporteur pour avis.* Le tunnel n'est pas encore en service, et pourtant l'entreprise, à la suite de mouvements sociaux répétés – grèves ou *lock-out* – se trouve aujourd'hui confrontée à un fort déficit, de l'ordre de 45 millions de francs. S'il est logique qu'il soit fait appel à la mobilisation des collectivités territoriales pour la poursuite de l'exploitation, l'Etat ne peut se désintéresser d'un armement qu'il a contribué à mettre en place à la suite du rapport de M. Léonard. Il doit prendre toute sa part dans le plan de sauvetage. L'arrêt de l'exploitation, outre les pertes d'emplois, serait à l'origine d'un sinistre économique pour la région dieppoise et affaiblirait considérablement l'entreprise S.N.A.T., au profit de ses concurrents étrangers qui ne manqueraient pas d'accroître leurs parts de marché.

A propos de la politique portuaire, je crois qu'il n'est pas sain de ne l'aborder, comme on le fait trop actuellement, qu'à travers le débat sur la loi de 1947.

Si on constate une progression de l'activité à Anvers, Rotterdam, Brême ou Bilbao, l'ensemble des ports français, pendant le même temps, enregistre des résultats stationnaires, voire en légère régression, et encore la conteneurisation sauve-t-elle la situation.

Votre budget vise à renforcer la capacité concurrentielle de nos ports, et concentrera les efforts sur ceux à fort caractère stratégique. C'est compréhensible, mais cela m'amène à vous interroger – comme je l'avais déjà fait pour le compte de notre commission dans un rapport sur la compétitivité des ports – sur la classification de nos ports. Je comprends la priorité accordée par l'Etat aux quelques ports stratégiques pour nos échanges, mais qui financera les efforts indispensables à réaliser dans les ports d'intérêt national, essentiels en termes d'échanges et d'aménagement du territoire, mais considérés comme secondaires par l'Etat, et hors de leur compétence par les départements ! Une nouvelle classification n'est-elle pas à envisager ?

Cette année encore – je devrais dire surtout cette année – vous ne pourrez tout faire : les crédits des ports régressent en autorisations de programme, en crédits de paiement et de fonctionnement. Déjà, l'an passé, l'attention de votre prédécesseur avait été attirée sur l'insuffisance des crédits. Je crains que, cette année, nous n'atteignions la limite du supportable.

Nos ports ont besoin d'investissements. Il faut, comme cela s'est fait en particulier au Havre, faire appel aux financements privés associés à ceux de l'Etat.

Ils ont aussi besoin d'une modernisation de la filière portuaire. Vous avez mené avec les professions portuaires des négociations qui ont progressé, et vous vous êtes déclaré prêt à annoncer vos intentions. La filière portuaire – toute la filière, et pas seulement la manutention – doit être modernisée. C'est l'intérêt même des ouvriers dockers, aujourd'hui frappés par un chômage atteignant 30 p. 100, avec des pointes à 50 p. 100. Ils doivent pouvoir retrouver des emplois dans des travaux actuellement effectués en dehors des ports et qui donc leur échappent, mais aussi bénéficier d'un plan social ambitieux permettant de mieux adapter les effectifs aux besoins.

Le développement de l'outillage, la modernisation de l'ensemble de la filière, la responsabilisation de chaque place portuaire en termes d'effectifs et de cotisations E.N.I.M. sont des éléments de reconquête des trafics aujourd'hui en fuite vers les ports concurrents européens.

Je terminerai, mes chers collègues, par la pêche.

La crise des pêches maritimes, qui touche la France mais aussi l'Europe et le monde entier, est l'une des plus graves que l'on ait connues. Pour y faire face, il faut la mobilisation de tous : le Gouvernement et ses relais à Bruxelles, mais aussi les professionnels, les scientifiques, les collectivités territoriales.

La raréfaction de la ressource est un élément non modifiable à court terme. Il il nous appartient donc de chercher les meilleures formules d'adaptation en pensant à nos entreprises maritimes et à nos marins-pêcheurs.

La diminution de la ressource est le résultat des politiques de surpêche réalisées depuis des années sans contrôle des outils utilisés et sans souci de la dégradation rapide de la ressource, car nombre d'espèces sont capturées en grandes quantités avant même l'âge de la reproduction ; c'est le non-respect des quotas et des totaux de capture autorisés ; c'est l'utilisation de pêches destructrices comme la pêche minotière, qui devrait être purement et simplement interdite. Sans oublier la pollution, qui transforme la mer en poubelle : chaque année, 20 millions de tonnes de déchets et 5 millions de tonnes de pétrole – guerre du Golfe ou pas – sont déversés dans nos océans.

S'ajoutant à la raréfaction de la ressource, les gains de productivité ont précipité la crise. Quelques chiffres sont significatifs de l'évolution depuis les années 50 : 340 000 tonnes pêchées hier, 550 000 aujourd'hui ; 160 000 marins-pêcheurs en 1950, ils ne sont plus que 18 500 ; 16 000 navires qui ne sont plus qu'à peine 10 000. Et s'il fallait, au lendemain de la guerre, 120 marins pour pêcher 1 000 tonnes, aujourd'hui 40 seulement sont nécessaires.

Alors, pour faire face à la crise, la C.E.E. a décidé de réduire la puissance de pêche des différentes flottes nationales. Pour la France, cela se traduit par le plan Mellick. Ce plan était sage et il a donné des résultats. Aujourd'hui, en France, les 100 000 kilowatts de sortie de flotte sont atteints dont un quart ira à l'exportation ; 98 navires sont « sortis », dont les trois quarts avaient plus de vingt ans, ce qui est sain pour le renouvellement de la flotte. Restent les 1 400 à 1 700 professionnels qui attendent la mise en œuvre rapide des mesures sociales d'accompagnement.

A peine remis des effets du plan Mellick, les professionnels ont eu à subir ceux du récent Conseil de Luxembourg. Si les mesures prises concernant les filets maillants-dérivants sont considérées par les professionnels comme positives par rapport à ce qu'on pouvait redouter, celles concernant les maillages sont très pénalisantes pour les pêcheurs du Nord. Ceux-ci estiment que leurs spécificités n'ont pas été reconnues à Luxembourg. Les marins de Dieppe, Boulogne, Etaples ont fait savoir leur désaccord. Ils l'ont fait bruyamment, eux habituellement si discrets.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, combien votre rôle était difficile au cours de ce Conseil et combien était grand le risque de voir l'Europe bleue voler en éclats, ce qui aurait conduit chaque Etat au retour à la réglementation nationale, c'est-à-dire à la loi de la jungle et de l'hyperconcurrence dévastatrice des fonds.

Nous comptons sur vous, en liaison avec les scientifiques, pour faire rapidement la démonstration de l'incohérence de certaines décisions concernant les maillages. Avec le 100 millimètres, on ne peut capturer les espèces multispécifiques comme le rouget-barbet ou le maquereau. Il nous faut des maillages dérogatoires : on a bien accepté le 90 millimètres pour le merlan ! Nous ne pouvons admettre cette escalade dans la taille des mailles ; dès maintenant, il faut mobiliser les scientifiques, l'Europe ayant fait savoir qu'elle était prête à les entendre. Les filets-passoires conduiront à terme à la faillite de la plupart de nos entreprises.

Il faut, monsieur le secrétaire d'Etat, amener nos partenaires européens à prendre en compte le dossier pêche sous tous ses aspects : économique, écologique, social et humain. Aucune mesure restrictive ne doit plus être prise sans compensations sociales.

Il convient également, je l'ai dit, d'interdire certaines pêches comme la pêche minotière, mais aussi toutes les pratiques de pêches non sélectives et d'être davantage vigilants sur les importations.

Quant au P.O.P. 3, sa mise en place doit être transparente pour éviter les distorsions de régimes entre les pays de la C.E.E.

Au plan national, nous ne pouvons pas laisser les professionnels dans la situation actuelle : les endettements sont énormes, les gains sont en chute libre, les salaires ne sont pas toujours assurés et le chômage sévit.

Comme ce fut le cas pour la crise agricole des mois derniers, il faut, hors dotations budgétaires, un effort gouvernemental spécifique au profit de la pêche. Dès que je serai sorti de cet hémicycle, je saisirai Mme le Premier ministre pour lui demander de prendre des mesures urgentes et significatives. L'effort que l'on a accompli en faveur des agriculteurs, on doit le réaliser pour les pêcheurs. Leurs problèmes sont, à bien des égards, les mêmes.

Quant à la profession, elle ne peut se contenter de subir. C'est dans la crise que l'on trouve parfois les ressorts nécessaires. La commercialisation et la valorisation des captures sont, avec la nouvelle organisation professionnelle que nous avons décidée ici même, des leviers indispensables à actionner. Il est aberrant de constater que, même quand la ressource est présente en quantité, des problèmes de vente et de cours se posent, comme cela est le cas aujourd'hui pour la coquille Saint-Jacques !

Les crédits pêche de 1992 sont globalement adaptés aux besoins habituels du secteur mais ils ne pourront, de toute évidence, répondre à la crise profonde du moment. C'est pourquoi il faut consentir un effort spécifique.

Les moyens d'accompagnement des sorties de flotte du plan Mellick passent de 59 à 75 millions de francs, ce qui est bien. Ceux destinés à la modernisation des navires sont de 80 millions de francs et devraient permettre, outre les travaux de modernisation, la remise en route de navires neufs.

Faute de temps, je vous renvoie, mes chers collègues, à non rapport écrit pour ce qui concerne les autres chapitres du budget.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est inutile de rappeler le poids essentiel du secteur maritime au niveau national, mais aussi régional et local en ce qui concerne l'économie, l'emploi, l'aménagement du territoire, l'environnement, le tourisme. Le budget qui nous est soumis répond en partie aux besoins qui s'expriment, même si j'ai dû relever certaines insuffisances. Il nous appartient à tous, Gouvernement, parlementaires, mais aussi professionnels, de tout mettre en œuvre pour que nos concitoyens prennent conscience de cette richesse qu'est la mer.

Je connais, monsieur le secrétaire d'Etat, votre compétence et votre volonté. Je peux vous assurer du soutien entier des parlementaires de la commission de la production et des échanges.

Mes chers collègues, votre rapporteur vous propose, pour témoigner notre soutien au secrétaire d'Etat à la mer, de voter les crédits de son budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Je ne sais pas s'il est utile de rappeler aux rapporteurs le temps de parole qui figure sur la feuille de séance. Ce type d'incantation émanant du président de séance se révèle toujours dépourvu d'effets. *(Sourires.)* Pourtant, j'inviterai M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, à qui je donne maintenant la parole, à bien vouloir respecter le temps qui lui est imparti.

M. Jean Lacomba, *rapporteur pour avis.* Prenons les paris, monsieur le président. *(Sourires.)*

Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, au-delà de l'examen détaillé des crédits du budget pour la mer pour 1992, fait excellement par mes collègues M. Derivers et M. Beaufils, je m'attacherai personnellement en quelques minutes – cela m'a été rappelé – à mettre en perspective les interventions de votre ministère avec le contexte international.

Je tiens néanmoins à souligner auparavant, car cela mérite d'être répété, l'augmentation de la subvention versée au régime spécial des marins. Même s'il conviendrait d'en analyser toutes les raisons, elle exprime la solidarité de la nation et si vous n'aviez pas agi ainsi, on vous l'aurait reproché.

Je veux également mettre en exergue les moyens nécessaires accordés au financement de la revalorisation de la formation des officiers. Là encore, une analyse serait nécessaire, car nous avons besoin d'officiers. Il faudrait sans doute engager un débat sur la marine marchande, mais nous n'en aurons pas le temps aujourd'hui.

Enfin, je relève la priorité donnée, en matière de crédits d'équipements, à la sécurité maritime. Cela mérite également d'être répété.

J'en viens aux aspects internationaux du budget en commençant par les implications relatives à la pêche.

L'Europe bleue doit relever trois défis : la raréfaction de la ressource qui, si elle n'est pas nouvelle, nécessite que soient prises des mesures difficiles mais responsables, même si certaines ne feront pas plaisir, car il y va de la pérennisation de l'activité ; l'élargissement de l'espace européen ; enfin, l'organisation de la pêche en Méditerranée car, comme je le répète chaque année, il me paraît anormal qu'elle échappe à la Communauté européenne alors que c'est une nécessité pour la gestion de la ressource.

En ce qui concerne le premier défi, toutes les études démontrent aujourd'hui l'insuffisance du système des totaux admissibles de capture répartis en quotas nationaux, même si les réflexions menées actuellement dans le cadre communautaire permettent de mesurer l'attachement des Etats membres à ce mécanisme. Comme je suis sceptique sur l'efficacité des procédures de contrôle inquisitoriales et centralisées, je reste persuadé que le prochain plan d'orientation pluriannuel devra mettre en place un système plus équilibré et plus efficace que celui en vigueur.

Les résultats obtenus par le plan Mellick, réalisé avec la participation de la quasi-totalité des régions et très largement soutenu par l'Europe, vous place désormais en position de force, monsieur le secrétaire d'Etat. Cela explique le compromis acceptable négocié au dernier conseil des ministres, même si, comme tout compromis il comporte des éléments peu satisfaisants. Ainsi, l'augmentation de la taille du maillage – mon collègue M. Beaufils l'a souligné – moins importante que celle qui était prévue, paraît sévère à de nombreux pêcheurs en mer du Nord et dans l'Atlantique Nord.

Enfin, les accords de pêche négociés pour notre compte par la commission sont en augmentation, et le codéveloppement demandé par les pays en voie de développement doit être encouragé, conformément à la vocation de la France et de son gouvernement actuel.

Pour ce qui est de l'environnement marin, la directive du conseil des ministres européens du 15 juillet 1991 sur la conchyliculture a donné un cadre juridique communautaire aux règles sanitaires régissant la production et la mise sur le marché des coquillages. Les conceptions de la France et des professionnels privilégiant la qualité des eaux ont prévalu, ce qui est une bonne chose. Après plusieurs années, il est heureux que l'on ait abouti à cette directive, qui donne satisfaction dans ses grandes lignes. Il reste à mettre en œuvre les mesures nationales avec l'aide européenne. Nous y serons attentifs, surtout pour éviter qu'elles ne soient plus restrictives que les orientations européennes.

Il me paraît également important de souligner les progrès réalisés en matière d'environnement marin lors de la conférence ministérielle réunissant les Etats parties au mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port ainsi que la Commission des communautés européennes.

Cette conférence s'est tenue à Paris, le 14 mars dernier, et l'organisation maritime internationale, l'organisation internationale du travail, le Canada, l'Union soviétique, les Etats-Unis d'Amérique et d'autres pays y ont été associés. Elle a permis de constater que les objectifs fixés en 1982, modestes pour certains, mais qui, dans le désordre international régnant alors dans le secteur du transport international maritime, étaient en fait ambitieux, avaient été atteints.

La conférence a également fait admettre un contrôle encore plus strict des conditions de travail à bord, du respect des normes sociales des conventions internationales entrées en vigueur depuis 1986 dans les domaines de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution.

Pour être complet dans ce domaine sensible, il faut y ajouter les décisions prises par le conseil des ministres le 24 juillet dernier sur votre proposition, monsieur le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne le renforcement des contrôles pour accroître la sécurité du transport pétrolier maritime. Cela mérite d'être souligné et nous nous honorerions en poursuivant dans cette voie.

Je ne voudrais pas terminer sans évoquer la nécessité de poursuivre l'effort entrepris en faveur de la marine marchande, à la suite du rapport que vous avez présenté au Gouvernement il y a plus d'un an.

La guerre du Golfe a mis en relief la nécessité du maintien de notre pavillon sur les mers du monde. Le soutien logistique de notre marine à l'opération Daguet en est le meilleur exemple, au-delà de l'hommage qu'il convient d'adresser aux équipages civils.

Cependant, si le plan qui a été mis en œuvre a permis de stabiliser notre flotte, les menaces ne sont pas évanouies et elles appellent la recherche de solutions nouvelles. De ce point de vue je me plais à répéter chaque année ce principe maintes fois énoncé : l'Europe ne saurait être une forteresse, mais elle ne peut non plus accepter de baisser sa garde. Je déplore à cet égard que l'Europe de la concurrence progresse plus vite que l'Europe des politiques communes. Il n'y aura de solution pour notre marine qu'à partir d'une politique communautaire ou au travers d'elle.

Tels sont les points forts que je voulais relever dans cette intervention. Je ne parlerai pas des questions portuaires ni des comparaisons avec les différents pays de la Communauté, qui figurent dans mon rapport écrit. Il s'agit d'un débat d'actualité sur lequel nous reviendrons. Dans ce domaine comme dans d'autres les cartes devront être mises sur la table. Il faudra opérer une large communication sur l'état des lieux, et le débat pourra s'engager. Si l'on veut assurer la survie de notre outil portuaire, il sera indispensable, comme pour la marine marchande, comme pour la pêche, de décider des solutions douloureuses. Elles devront être arrêtées paritairement et cogérées, dans les différents ports de notre littoral, par l'ensemble des partenaires de la communauté portuaire.

En conclusion, la commission des affaires étrangères, qui a procédé à l'examen pour avis des crédits de votre département ministériel, a, conformément aux conclusions de son rapporteur, donné un avis favorable à leur adoption. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Mes chers collègues, je lèverai la séance à treize heures au plus tard. Je dis : au plus tard, car si monsieur le secrétaire d'Etat le souhaite, je l'interromprai plus tôt. En effet, nous avons à quinze heures les questions d'actualité et le Gouvernement souhaite vivement aborder la discussion des crédits de la défense à dix-sept heures.

Je ne puis donc que recommander la concision aux députés. D'ailleurs, la rhétorique nous enseigne que tout propos y gagne. Puis-je ajouter que cette recommandation est aussin valable pour le Gouvernement. *(Sourires.)*

Dans la discussion, la parole est à M. André Duroméa, premier orateur inscrit.

M. André Duroméa. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me souviens que, en 1981 avait été affirmée, par la création d'un ministère de la mer regroupant toute la filière maritime, la volonté de réconcilier les Français et la mer. Dix ans après, où en est-on ?

La flotte marchande est passée de 409 unités à 215 et le nombre de navigants a été divisé par deux ; il n'est plus que de 10 800. De plus, et je le regrette, vous n'êtes plus qu'à la tête d'un secrétariat d'Etat à la mer, ce qui est révélateur de la volonté politique de votre gouvernement quant à la filière maritime.

Quant à votre projet de budget, vous l'avez présenté comme devant illustrer un effort de solidarité vis-à-vis du secteur maritime. Il est vrai que la principale action est la dotation à l'E.N.I.M. qui représente 69 p. 100 du budget de la mer. Toutefois, si l'on connaît l'importance de l'E.N.I.M. pour la protection sociale des marins actifs et retraités, ceux-ci attendent encore cette année la satisfaction de leurs revendications.

La forte augmentation des crédits de l'E.N.I.M. - 5,7 p. 100 - tire vers le haut l'ensemble de votre budget qui serait, sinon, en régression de 1,6 p. 100 en francs courants. Ainsi, pour les dépenses en capital, on constate une forte baisse pour 1992, de 5,7 p. 100 pour les crédits de paiement et d'environ 23 p. 100 pour les autorisations de programme.

En crédits de paiement, seule la flotte de commerce est en progression, mais de 2,4 p. 100 seulement, soit moins que l'inflation prévue. Pour les autorisations de programme, seule l'action Police et signalisation maritimes progresse. La protection du littoral et les pêches maritimes sont particulièrement touchées, mais les ports et la flotte sont également concernés.

J'en viens à la situation de notre flotte de commerce.

La France se retrouve aujourd'hui au vingt-huitième rang mondial, ce qui, reconnaissez-le, est peu glorieux. Vous apprendrai-je qu'en termes d'emplois, cela inquiète la quasi-totalité des organisations syndicales de navigants ?

La politique de soutien à notre flotte n'est pas maintenue. De plus, cette orientation sera aggravée avec les mesures en préparation pour notre flotte pétrolière que vous semblez vouloir faire passer sous immatriculation Kerguelen. Cela entraînera, à coup sûr, 630 pertes d'emplois pour les marins et un peu plus de 200 pour les officiers.

Dans ce secteur, les pavillons de complaisance et les pavillons *bis* ne peuvent être considérés comme une fatalité ouvrant la porte au libéralisme le plus outrancier avec des pratiques et des conditions scandaleuses d'embarquement. Il faut non seulement maintenir l'obligation faite aux pétroliers de transporter leurs importations sous pavillon français, mais l'étendre aux trafics de produits raffinés. Le régime des aides à l'investissement doit être étendu aux pétroliers.

Au niveau de la construction des navires pétroliers, des mesures doivent être également prises rapidement afin de garantir le plus possible le respect de l'environnement marin, avec des contraintes tenant à sa protection. J'en profite d'ailleurs pour m'étonner de la réduction de l'action de protection du littoral.

Enfin, vous vous êtes félicité de l'entrée en flotte de treize navires en 1992. Il est regrettable, cependant, que nos chantiers navals, malgré leur savoir-faire, ne soient pas bénéficiaires de cette évolution.

Pour ce qu'il en est de la C.G.M., je ne veux pas développer les arguments employés dans le dernier courrier que je vous ai adressé à ce sujet, mais je tiens à souligner la contrainte fondamentale que représente le poids des frais financiers. L'Etat actionnaire doit jouer son rôle et prendre les mesures qui s'imposent pour désendetter la compagnie nationale.

De même, si nous voulons, comme je l'espère, conserver une compagnie nationale française, il faut lui donner les moyens financiers appropriés pour faire face à la concurrence sauvage qui se développe dans ce domaine. C'est vital pour l'économie du pays, pour son indépendance. C'est aussi une garantie du maintien de l'activité de nos grands ports, car des navires sous pavillon de complaisance ou sous pavillon étranger risquent fort de favoriser les ports concurrents.

J'en viens à votre prétendue priorité : les ports maritimes.

On constate en réalité que la dotation aux dépenses d'entretien et de fonctionnement des ports autonomes diminue de près de 5 p. 100 en francs courants et de 6,8 p. 100 pour les ports non autonomes. Heureusement qu'il s'agit d'une priorité, sinon quel désastre c'eût été !

Au niveau des investissements, l'effort de l'Etat est très modeste, comparativement aux financements publics obtenus par les ports du Nord, belges notamment. Or, il nous faut reconquérir les importants trafics qui transitent par les ports étrangers.

Soulignons également que le développement des activités portuaires ne peut se concevoir sans une amélioration des structures d'approches terrestres. Il s'agit là d'enjeux essentiels, d'autant que le transport terrestre constitue une part importante du coût global d'un transport de marchandise, alors que le coût du passage portuaire est relativement faible.

Par exemple, la part de la main-d'œuvre docker ne représente que 3 p. 100 du coût total de l'expédition d'un conteneur de Dijon à Chicago. Cela démontre bien qu'il convient de ne pas faire reposer les problèmes de la filière et de la manutention portuaire, comme tentent de le faire actuellement les organisations patronales, uniquement sur les dockers.

On parle également à ce sujet d'un trop-plein d'effectif. Or si le trafic d'Anvers, de 100 millions de tonnes environ, s'effectue avec 7 300 dockers, celui des ports français, de 280 millions de tonnes environ, ne se fait qu'avec 8 300 dockers. Où se trouve le sureffectif ?

Si le statut de 1947 peut être modernisé, je pense qu'il ne faut cependant en aucune façon le remettre en cause et le groupe communiste s'y opposera.

Il faut envisager une approche globale des problèmes portuaires, sans évacuer les responsabilités des uns et des autres et notamment de ceux qui détournent les trafics, pas forcément pour des raisons économiquement objectives.

Dans la suite logique de la remise en cause du statut des dockers, on sent que se prépare une attaque beaucoup plus globale sur l'ensemble de la filière portuaire avec une privatisation des ports, la remise en cause du pilotage, du remorquage et les risques de libre accès à ces activités sous couvert de construction européenne. Je voudrais donc connaître vos intentions quant à l'autonomie portuaire, car des informations ont été diffusées dans la presse à ce sujet.

Je voudrais maintenant aborder le secteur de la pêche.

L'année 1992 sera l'année de l'après-plan Mellick, l'année de la relance de la construction de navires neufs, selon vous. En fait, à l'examen des crédits d'investissement, on constate une baisse considérable des autorisations de programme de cette action - moins 70 p. 100 - et des crédits de paiement : - 12 p. 100. Une fois encore, ce sont les petits pêcheurs qui sont les premiers visés. Or ces bateaux représentent un potentiel économique important pour l'ensemble des côtes françaises.

L'absence de mesures sociales pour les petits patrons pêcheurs, qui se trouvent le plus souvent dans une situation sociale inextricable, ne peut plus durer. L'Etat doit prendre en charge la formation permettant leur reconversion.

En fait, votre stratégie, sous couvert de politiques européennes, vise à casser les capacités de capture de notre flotte de pêche. A aucun moment vous n'avez annoncé l'intention du Gouvernement d'agir pour développer la ressource ou de lutter efficacement contre les sources de sa diminution. Quelles actions allez-vous engager pour la valorisation des captures et pour réduire l'endettement des pêcheurs ?

Enfin, concernant la raréfaction de la ressource, je veux ici évoquer la responsabilité des importantes flottes espagnoles et portugaises, notamment en Méditerranée pour les premières, la pollution et la pêche minotière contre laquelle je ne vois guère la France agir au niveau européen, sans doute parce qu'elle est aux mains des multinationales.

Une véritable politique de gestion consisterait, en fait, à rechercher de nouvelles zones de pêche, des possibilités d'accès aux ressources du globe dans le cadre d'accords avec les pays concernés, la protection de nos pêcheries historiques et le développement de la prise d'espèces insuffisamment exploitées.

Avant de conclure, je tiens également à protester contre le sort réservé à la S.N.S.M. dont on connaît le dévouement des membres pour la sécurité en mer. Je souhaite vraiment que les crédits qui lui sont destinés soient sensiblement augmentés.

Ce budget, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas à la hauteur des enjeux et ne répond en aucune façon aux besoins exprimés. C'est d'une autre volonté politique dont a besoin notre filière maritime.

La France a besoin d'une grande compagnie maritime nationale et d'une flotte à la hauteur des défis modernes qui se posent, mais également de ports, utiles au développement du pays, d'une politique de préservation de l'environnement nécessaire à la ressource et d'un développement de sa filière pêche.

Je regrette donc, une fois de plus, de vous annoncer que le groupe communiste votera contre ce budget.

M. René Couanau. Quel soutien permanent !

M. André Duroméa. Vous devriez faire comme nous !

M. Ambroise Guellec. Votez la censure !

M. Guy Lengagne. Je vois là une alliance objective !

M. André Duroméa. Il votera contre, non seulement en raison de ses orientations, mais également de la politique de précarisation qu'elles sous-entendent. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. René Couanau. Voilà de vrais amis sur lesquels on peut compter !

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

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous proposez, pour 1992, un budget dont les possibilités réelles d'intervention, la dotation à l'E.N.I.M. étant extraite, sont réduites de 1,66 p. 100 par rapport à 1991.

Je sais que la politique de la mer doit constituer un ensemble cohérent, mais j'évoquerai pour illustrer mon propos, dans le peu de temps dont le groupe de l'U.D.C. dispose, les secteurs essentiels que sont la pêche, les ports, la marine marchande.

Je laisse à mes collègues de métropole le soin de traiter des difficultés de la pêche dans le cadre communautaire. Je vous parlerai simplement de ce qui reste de la pêche industrielle dans le Nord-Ouest atlantique.

Je vous ai interrogé récemment sur ce sujet ici-même, monsieur le secrétaire d'Etat, ou plutôt j'ai interrogé Mme le Premier ministre, mais c'est vous qui m'avez répondu, et je crains que vous ne m'ayez mal compris.

J'ai assisté aux plaidoiries de New-York sur le conflit frontalier. Sachez, monsieur le secrétaire d'Etat, que je n'ai jamais critiqué l'équipe française chargée de plaider ce dossier à New-York. Si la sentence du tribunal international s'avère négative pour la France, je considère que le talent, la compétence et le sérieux de l'équipe française ne seront, en aucun cas, à mettre en cause.

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

M. Gérard Grignon. Reste, monsieur le secrétaire d'Etat, que quelle que soit l'étendue de la zone économique accordée à la France, même – ce qui, vraisemblablement, ne sera pas le cas – si le maximum lui était accordé, les possibilités de pêche d'une telle zone seraient totalement insuffisantes pour le simple maintien de l'activité de pêche des seules entreprises de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Cela signifie que le maintien dans l'archipel de l'activité de pêche, unique activité productrice, passe obligatoirement par la capacité, donc par la volonté du Gouvernement de négocier des quotas de pêche en dehors de la zone économique exclusive française, dans toutes les eaux canadiennes autour de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Ecosse, conformément à nos droits de pêche consignés dans l'accord franco-canadien de 1972.

L'échec de la France dans ses négociations se traduirait, comme en 1988, par la fermeture de nos usines et porterait le taux de chômage, déjà fort élevé dans l'archipel, à 30 p. 100, déclenchant une crise sociale sans précédent et ingérable.

Si ce secteur présente encore un certain intérêt pour Saint-Malo...

M. René Couanau. Plus qu'un intérêt !

M. Gérard Grignon. ... il est vital pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

S'il existe un problème entre Saint-Malo et l'archipel, il est tout simplement lié au fait que la France n'a pas su ou n'a pas voulu défendre ses droits. De ce fait, nous n'avons pas assez de quotas. Vous savez parfaitement que les quelque 20 000 tonnes accordées fort généreusement à la France par le Canada sur ce qu'il donne à ses propres armements, c'est-à-dire 1 600 000 tonnes, permettent seulement l'exploitation de cinq chalutiers. L'archipel en compte sept.

Sans quotas supplémentaires, il n'y a donc pas de place – et je le regrette – pour Saint-Malo. Ce raisonnement vous apparaît peut-être simpliste, monsieur le secrétaire d'Etat, mais il est conforme à la stricte réalité économique. Dans les circonstances actuelles d'accès à la ressource, le partage de la pénurie aboutirait à signer l'arrêt de mort des entreprises de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon. Vous savez que la situation sera encore plus difficile en 1992. Il faut donc faire un choix.

Face à la réduction des quotas dans le Nord-Ouest atlantique, le Gouvernement doit être cohérent et adopter la politique menée dans le cadre des activités de pêche au sein de la Communauté, c'est-à-dire réduire les possibilités de pêche. Ce choix ne peut se faire qu'au détriment de Saint-Malo où l'activité est complémentaire, et non vitale comme à Saint-Pierre-et-Miquelon. Au Gouvernement de prendre ses responsabilités et d'apporter aux Malouins les compensations qu'ils sont en droit d'attendre, à moins que la France ne parvienne à arracher au Canada les 25 000 tonnes supplémentaires auxquelles elle peut prétendre, ce que bien évidemment souhaitent les deux parties.

Est-il besoin d'insister sur l'importance des ports dans le rôle que doit jouer la France au sein de la Communauté européenne ? Comme l'a indiqué M. Beaufils, ils représentent 60 p. 100 des échanges de notre pays avec l'étranger.

Les investissements de nos concurrents européens dans la modernisation de leurs ports se comptent par milliards pour chaque port important. L'Etat français n'investit, chaque année, que 300 millions de francs pour l'ensemble de nos ports.

L'écart des investissements est donc énorme, mais l'écart des résultats l'est aussi : de 1989 à 1990, alors que le trafic de marchandises diverses dans les ports de Hambourg, Zeebruge et Amsterdam, par exemple, augmentait respectivement de 10,80 p. 100, 9,11 p. 100 et 35,59 p. 100, ce même trafic baissait de 14 p. 100, 4,27 p. 100, 16,54 p. 100 à Dunkerque, Le Havre et Bordeaux.

Pour ces mêmes ports étrangers, mais sur le trafic containeurisé, l'augmentation de trafic de 1989 à 1990 atteint 14,85 p. 100, 10,46 p. 100, 14,5 p. 100 tandis que les ports français que j'ai cités connaissent une baisse de 10,41 p. 100, 5,81 p. 100 et 17,65 p. 100. Et c'est à ce moment particulièrement critique et important, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement réduit par rapport à 1991 l'aide à l'investissement dans nos ports !

En outre, les ports ne peuvent être compétitifs et efficaces que si l'accès y est aisé par mer comme par terre. La baisse, cette année encore, des crédits d'entretien – 6,09 p. 100 de 1989 à 1992 – à laquelle s'ajoute la réduction importante du programme autoroutier, risque d'être particulièrement funeste aux ports français.

Nos collègues Denvers, Lacombe et Beaufils soulignent vos bonnes intentions, monsieur le secrétaire d'Etat, et semblent s'en satisfaire. Mais les bonnes intentions ne suffisent pas. Une bonne politique se traduit par un bon budget avec les crédits correspondant aux objectifs à atteindre.

Tel n'est pas le cas du projet de budget que vous nous présentez et je crains qu'il ne compromette gravement la compétitivité des ports français au sein de la Communauté européenne, à moins que vous ne nous annonciez d'ici à la fin de ce débat de nouvelles mesures.

Je n'ouvrirai qu'une simple parenthèse, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le port de Miquelon. Vous connaissez le sujet, et je suppose que vous en parlerez tout à l'heure.

Juste un mot sur la marine marchande pour constater que le plan dont vous êtes l'inspirateur, suite à l'excellent rapport que vous avez publié en mai 1989, a permis d'arrêter le déclin de notre flotte de commerce et d'éviter sa disparition.

Mais là encore, nous constatons une réduction importante des crédits puisque les autorisations de programme pour ce qui concerne l'aide à l'investissement sont réduites d'un tiers, alors que les crédits retenus en 1990 et 1991 étaient considérés comme des crédits minimaux à inscrire chaque année pendant la durée du plan, soit jusqu'à la fin 1994.

En crédits de paiement, les inscriptions au titre de l'aide à l'investissement ne permettront pas de couvrir les primes correspondant aux navires livrés en 1992. Là aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, il vous faut revoir votre copie à la hausse.

Par ailleurs, il est inadmissible que le budget de la S.N.S.M. ne retrouve pas, au moins, son niveau de l'an passé.

www.lurasenat.com

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne manquez pas d'idées, nous le savons, mais les bonnes idées et les bonnes intentions n'aboutissent à une bonne politique que si les moyens budgétaires correspondants les accompagnent. Ce n'est pas le cas actuellement et notre groupe ne peut donc pas approuver votre budget. *(Applaudissements sur les bancs de l'Union du centre et Union pour la démocratie française.)*

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

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la France, à la veille de 1992, ne peut se permettre de rogner sur des budgets qui engagent à la fois son économie, son commerce extérieur et sa position internationale. L'enjeu de votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, est là.

La France, grand pays maritime par tradition, n'occupe plus aujourd'hui la place qui devrait être la sienne dans ce secteur, pourtant ô combien important, puisque de lui dépend une grande partie de notre commerce extérieur. Or, je ne trouve pas dans votre budget les mesures qui nous permettraient de revenir au premier plan. Votre budget est un budget de fonctionnement et non pas d'investissement, comme nous étions en droit de l'attendre.

Le succès de la participation de la marine marchande à l'opération « Daguet » a montré, comme le souligne votre rapporteur, l'intérêt de disposer d'une flotte sous pavillon français en cas de crise. Mais il est souvent dangereux d'attendre que des circonstances graves mettent en lumière les intérêts en jeu. Votre devoir est de prévoir et de faire en sorte que notre économie et notre commerce extérieur aient les moyens logistiques de redémarrer.

Malheureusement, au chapitre de la flotte de commerce, l'examen des chiffres inscrits à votre budget fait apparaître une réduction des crédits de l'Etat. Le phénomène de désengagement est encore plus grand si l'on tient compte de la totalité des crédits accordés à la marine marchande. Les autorisations de programmes passent de 300 à 250 millions de francs, soit une régression de 16,6 p. 100.

Au titre des subventions à la flotte de commerce, les aides à la consolidation et à la modernisation passent de 100 à 77 millions de francs, soit une régression de 22,36 p. 100, alors que, dans le même temps, le prix des navires a considérablement augmenté. Le même navire qui, en 1986, valait 20 millions de dollars en vaut, en 1991, 50 millions.

Enfin, l'aide à l'investissement sera tout à fait insuffisante pour les navires livrés en 1992 : dix navires neufs, plus tous les achats d'occasion.

Autre sujet de préoccupation, les plus-values. Depuis plusieurs années, à l'occasion des discussions budgétaires, nous attirons l'attention de votre gouvernement sur le problème des plus-values réalisées sur le navire en cas de réemploi. Vous avez vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, souligné dans votre rapport sur la marine marchande l'importance qu'il y aurait à les exonérer.

Dans le régime français, les plus-values réalisées sur les ventes de navires ne font pas l'objet d'une taxation spécifique, mais sont imposées au régime de droit commun. Les plus-values à long terme font l'objet d'une imposition à 16 p. 100. Celles à court terme sont réintégrées dans l'exercice et entrent dans le calcul du bénéfice taxable. Or, pour l'industrie du transport maritime, les secondes sont les plus nombreuses. Le régime fiscal a donc un effet très dissuasif sur l'investissement.

Dans le contexte actuel, cette situation est très gênante pour les compagnies. Le vieillissement de la flotte devrait en effet conduire les entreprises à envisager des investissements de renouvellement ou de rajeunissement, en s'appuyant sur une politique très souple de cessions rémunératrices.

Le système étouffe les compagnies de cabotage inéluctablement soumises à l'impôt si elles ne réalisent pas au cours du même exercice la vente du navire et le réinvestissement de remplacement.

Les pays voisins, membres de la Communauté, la Belgique, l'Espagne, l'Allemagne, les Pays-Bas, exonèrent les plus-values réalisées sur les ventes de navires sous réserve de réemploi. En France même, le plan en faveur des P.M.E.-P.M.I. a accepté des exonérations sectorielles, ouvrant ainsi une première brèche dans l'unicité du régime fiscal. Compte tenu de la justification économique que je viens de souligner, êtes-vous prêt à accorder aux entreprises maritimes l'exonération qu'elles attendent ?

Venons-en à la flotte de pêche.

A la veille du grand marché européen, les entreprises de pêche attendent de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, des actions sur le plan économique qui leur permettraient de relever le défi auquel elles vont se trouver confrontées.

La pêche française subit aujourd'hui la rigueur de la politique communautaire. Dynamique, elle doit cependant faire face à des contraintes qui visent à réduire aussi bien la capacité globale de l'effort de capture que la valeur technique de chaque navire.

La France, dans le cadre des impératifs de Bruxelles, s'est lancée dans un vaste programme d'adaptation de sa flotte aux objectifs assignés par la commission dans le cadre du P.O.P.

Si le plan Mellick a permis grâce aux efforts de la Communauté, de l'Etat mais aussi des collectivités territoriales, de sortir de notre flotte le surplus de kilowatts qu'il fallait en sortir, il nous oblige aujourd'hui à en tirer les conséquences à moyen et à long terme et à nous interroger sur les nouveaux choix économiques à opérer dès maintenant.

Monsieur le secrétaire d'Etat, êtes-vous prêt à relancer rapidement un programme de construction minimum pour permettre à la flotte de se renouveler dans de bonnes conditions et d'augmenter ses performances ? Ce renouvellement, je vous le rappelle, est également vital pour les entreprises de la filière en amont – chantiers navals, avitailleurs, sous-traitance – qui, sans cela, seront condamnées à une disparition prématurée, avec toutes les conséquences sociales que vous imaginez.

La Commission européenne, notamment le commissaire Marin, proposent pour 1992 des mesures complémentaires aux T.A.C. – totaux autorisés de capture – et aux quotas. Ne pensez-vous pas que, dès lors que les T.A.C. et les quotas auront été définis pour chaque pays, il serait préférable que celui-ci, en accord avec les régions et les professionnels de ces régions, définisse lui-même les meilleurs moyens d'y parvenir ? Pensez-vous vraiment que les eurotechnocrates de Bruxelles soient plus compétents que vos services pour définir la forme ou la largeur des filets ? C'est faire bien peu de cas de votre capacité ministérielle ! Ainsi, nous auriez-vous évité les problèmes que vous connaissez actuellement avec les maillages en forme de losange chez nos pêcheurs de la Manche et de la mer du Nord.

A ce propos, les ministres anglais ont la sagesse de soumettre pour avis au Parlement toutes les mesures proposées par Bruxelles. J'avais d'ailleurs présenté cette suggestion à votre prédécesseur l'année dernière, mais elle est restée sans réponse.

Autre sujet important et qui prolonge celui que je viens de traiter : l'organisation des marchés.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le respect des règles de préservation de la ressource ne peut passer que par un soutien actif des marchés et de la filière aval. Sans négliger l'investissement dans l'outil de production, il est urgent de soutenir activement les efforts tendant à une meilleure commercialisation des produits de la mer. La logique est simple : si les quantités mises en ventes sous criée doivent aller en régressant, il faut impérativement que les cours proposés puissent combler ce manque.

De plus, les instruments d'organisation de la filière doivent être largement soutenus. La Communauté se penche avec intérêt sur les mesures à prendre, afin de mieux organiser la filière et surtout de permettre à la profession de mieux se prendre en charge. Alors que l'Etat, quant à lui, doit se tenir prêt à soutenir ces actions qui vont dans le bon sens, le F.I.O.M. voit ses crédits fortement diminués, puisqu'ils tombent de 50 millions de francs en 1991 à 38 millions de francs pour 1992. Il perd en plus environ 20 millions de francs de taxe parafiscale sur les produits importés des autres pays de la C.E.E.

Première mesure négative, le F.I.O.M. a l'intention, dès à présent, de réduire fortement son aide à la promotion des produits conchylicoles : 4 millions de francs pour 1992 au lieu de 7 millions de francs pour 1991.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez promis aux ostréiculteurs, lors du salon ostréicole de La Trinité-sur-Mer, de les aider financièrement à mettre en place des structures de commercialisation. Par ailleurs, vous avez demandé aux pêcheurs et aux ostréiculteurs de faire des efforts de qualité

qui passent, pourla pêche, par des transformations de chalutiers en vue du conditionnement à bord. Pensez-vous que la diminution du budget du F.I.O.M. vous permettra malgré tout d'atteindre vos objectifs ?

La situation actuelle des ports français est tout à fait préoccupante tant sur le plan des crédits budgétaires que sur celui de leur fonctionnement.

Sur ce chapitre, je souscris totalement aux craintes du rapporteur de la commission des finances : les crédits affectés aux ports sont nettement insuffisants ; les autorisations de programmes régressent de 14 p. 100 et les crédits de paiement de 6 p. 100.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous le savez mieux que personne ici, le port de pêche de Lorient est malade, et bien malade. Les apports ont diminué en tonnage de 50 p 100 en quelques années, puisqu'ils sont tombés de 70 000 à 35 000 tonnes. Les professionnels annoncent même 30 000 tonnes pour 1992.

Pendant ce temps, les chalutiers industriels de Lorient se détournent vers les bases avancées à l'étranger.

Cette diminution des apports aura aussi des conséquences sur la gestion du port par la chambre de commerce et sur le mareyage qui, pourtant, devra investir pour se mettre en règle avec les nouvelles normes sanitaires européennes.

En clair, quelles aides pouvez-vous apporter pour la restructuration du port concernant les investissements à terre : quais et magasins de marée ?

En ce qui concerne la sécurité, l'augmentation significative du budget des C.R.O.S.S. est malheureusement compensée par une diminution de 20 p. 100 des capacités de financement de la Société nationale de sauvetage en mer.

Nous savons tous le rôle important pour la sécurité du littoral que remplit la S.N.S.M. Vous portez là, monsieur le ministre, vis-à-vis des sauveteurs bénévoles que vous avez pourtant vous-même défendus une lourde responsabilité.

La transformation des écoles de formation maritime et aquacole en E.P.L.E. est une bonne chose dans la mesure où elle confie aux régions la responsabilité des investissements, mais la formation de marins-pêcheurs est une formation très spécifique et il serait dangereux de trop la calquer sur la formation de l'éducation nationale.

Cette formation spécifique, qui reste du domaine de l'Etat, devra être suffisamment souple pour permettre aussi bien à un élève du niveau de cinquième qu'à un élève du niveau du baccalauréat d'entrer dans la profession.

M. le président. Monsieur Kerguéris, vous connaissez ma mansuétude, mais je ne puis tout de même pas tolérer que l'on fasse plus que doubler de son temps de parole !

M. Aime Kerguéris. En conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, votre budget ressemble trop parfaitement à celui de l'Etat. C'est un budget de fonctionnement, mais il ne permet pas de créer une dynamique par manque de mesures d'investissement, créatrices de richesses, et c'est la raison pour laquelle le groupe U.D.F. ne le votera pas. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.)*

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

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais pris connaissance l'an dernier avec un très vif intérêt d'un remarquable rapport rédigé par un jeune parlementaire qui proposait une ambitieuse et réaliste politique pour la marine marchande française. Je me demande si M. Le Drian, parlementaire approuverait le budget qui nous est présenté aujourd'hui par M. Le Drian devenu secrétaire d'Etat à la mer, ce dont je lui fais d'ailleurs compliment.

Par rapport à 1991, les crédits de votre secrétariat d'Etat connaissent une progression de 3,37 p. 100, donc légèrement supérieure à l'inflation attendue. Dans les difficiles arbitrages budgétaires d'une conjoncture de rigueur, vous vous êtes donc mieux défendu que d'autres, me direz-vous, et ce budget va vous permettre d'honorer les engagements pris.

Pourtant, à regarder de plus près cette augmentation globale, comme le constatait très justement M. Beaufils dans son rapport, ne doit pas masquer de très grandes disparités. La plus grande partie va en effet à l'E.N.I.M., puisque nous faisons un effort toujours croissant de solidarité envers les retraités de la mer, et cette part représente aujourd'hui 77,13 p. 100 du total des dépenses ordinaires. Hors E.N.I.M., votre budget diminue donc de 1,66 p. 100 en francs courants.

Vous nous présentez un budget total de 6 700 millions, soit 0,5 p. 100 du budget total de la nation. Croyez-vous vraiment qu'une telle somme soit à la hauteur des enjeux d'un pays qui dispose de plus de 10 millions de kilomètres carrés d'espace maritime ?

En fait, il vous restera à peine plus de 2 milliards de francs, hors E.N.I.M., pour mener à bien la tâche que vous vous fixez. C'est peu, c'est trop peu, et je ne puis que répéter ce que j'avais dit l'an dernier à votre prédécesseur : nous n'en sommes pas encore à cette grande politique de la mer qui est notre ambition commune, ainsi que l'avait souligné l'an dernier M. Beaufils dans son rapport. L'audit commandé par votre prédécesseur démontrait qu'il s'agissait d'un bien petit budget pour un petit ministère.

Ce budget ne prend pas en compte l'ampleur des problèmes que vous affrontez, d'ailleurs avec compétence et détermination.

Dans les quelques minutes qui me sont imparties, je ne peux procéder qu'à un rapide survol de ce projet. Pour être objectif, j'en soulignerai d'abord les points positifs.

Vous avez fait un effort louable pour augmenter vos moyens de fonctionnement. Cet effort est nécessaire car les domaines d'intervention de votre ministère sont sans cesse croissants.

Au sein de la dotation du chapitre 52-32, la part consacrée aux équipements de sécurité, c'est-à-dire aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C.R.O.S.S., est en forte augmentation, puisque les crédits passent de 12 à 25 millions.

Les C.R.O.S.S. jouent notamment un rôle primordial dans la détection et la correction des erreurs de navigation susceptibles d'entraîner des accidents graves et des pollutions majeures telles que, malheureusement, nos côtes ont pu en connaître dans le passé. C'est dire encore une fois toute l'importance de cette augmentation.

Les crédits consacrés à la signalisation maritime et à la sécurité sont eux aussi en augmentation, puisqu'ils passent de 70 à 75 millions en autorisations de programme. Vous avez également montré l'intérêt que vous portez à la culture maritime en nommant à votre cabinet un conseiller technique chargé de cette promotion.

Malheureusement, je suis obligé d'arrêter là cette courte liste de points positifs, si bien que, dans les quelques roses que je viens de vous offrir, il y a de nombreuses épines.

D'abord, pour en revenir à la sécurité la diminution des crédits consacrés à la Société nationale de sauvetage en mer est très préoccupante. D'autres orateurs l'ont souligné avant moi et je ne peux que faire miennes les observations de M. Denvers, rapporteur spécial, qui s'inquiète de la baisse de la subvention allouée à cette société, une baisse qui atteint 19,4 p. 100.

Cette baisse fait l'objet, semble-t-il, d'une réprobation unanime sur tous les bancs de cette assemblée. La commission des finances la considère comme inacceptable, et je crois que nous pouvons tous nous associer à cette protestation. Si on ne la corrige pas, nous porterons une responsabilité grave en diminuant la disponibilité des canots, faute d'un entretien suffisant – vous savez que les dix derniers canots en bois ont plus de trente ans –, et, en ralentissant le rythme de renouvellement de la flotte, la confiance des sauveteurs bénévoles sera entamée. Je vous demande donc que la subvention de la S.N.S.M. soit au moins maintenue en 1992 à son niveau de 1991.

Je note aussi une diminution des crédits pour la protection et l'aménagement du littoral. Etait-ce vraiment opportun de cesser, pour des raisons d'économie, de subventionner les travaux de défense contre la mer ?

Je voudrais maintenant vous parler, monsieur le secrétaire d'Etat, d'un sujet que vous connaissez mieux que personne compte tenu de l'excellent rapport que vous aviez produit : l'avenir de notre flotte de commerce.

Etes-vous satisfait des dotations inscrites pour la poursuite du plan quinquennal engagé en 1990 ? Je suis sûr qu'au fond, vous ne l'êtes pas. Le montant des autorisations de programme est en effet inférieur à celui voté pour 1991, d'ailleurs amputé d'une lourde régulation budgétaire qui en dit

long sur les pratiques du Gouvernement et le rôle qu'il assigne à notre assemblée. Les crédits d'aide à la consolidation et à la modernisation ouverts pour l'exercice à venir sont en très forte diminution : 35 p. 100 en autorisations de programme et 23 p. 100 en crédits de paiement.

Quand on connaît les difficultés rencontrées par les armements des lignes régulières qui doivent sans cesse s'adapter pour affronter la concurrence internationale, on ne peut qu'être inquiet pour l'avenir de notre flotte de commerce. Aujourd'hui stabilisée, disposera-t-elle demain de nouveaux mécanismes d'intervention budgétaire pour permettre aux grands armements publics ou privés d'alléger les charges financières qui pèsent sur leur bilan ? Telle est la question que nous nous posons tous et que je vous pose. Je pense tout particulièrement à la Compagnie générale maritime dont les déficits d'exploitation sont préoccupants. L'échec des tentatives de rapprochement avec d'autres grands groupes européens augure mal de son avenir.

Quant à la politique d'aide à l'investissement qui, nous le savons tous, n'est pas à la hauteur des attentes des armements, je note certes une légère augmentation des crédits de paiement, mais également une diminution des autorisations de programme qui suppose donc pour 1992 un ralentissement de l'aide de l'Etat. Pourtant, l'aide à l'investissement est un élément essentiel du maintien d'une flotte sous pavillon français et des emplois correspondants.

Un effort de stabilisation, si j'en crois les statistiques, semblait se dessiner. Qu'en sera-t-il à l'avenir et qu'adviendra-t-il de ce secteur de la marine marchande, dont nous avons bien vu l'importance pour la France lors de l'opération Daguet ?

Nous avons un autre sujet d'inquiétude. L'an dernier, nous avions tous relevé la baisse inquiétante des crédits affectés à nos ports. Cette année, le mal s'aggrave. Toutes les dotations sont en forte régression par rapport à 1991, qu'il s'agisse des crédits d'investissement, dont la baisse est proche de 15 p. 100, des crédits d'entretien des ports autonomes, en diminution de 5 p. 100, ou des crédits d'entretien des ports maritimes d'intérêt national, en diminution de près de 7 p. 100.

Si je devais juger votre volonté de mener une politique portuaire à l'aune des crédits affectés à ce secteur, je dirais qu'il n'y aura pas de politique portuaire l'année prochaine. Mais je sais aussi que vous avez engagé, monsieur le secrétaire d'Etat, une réflexion sur l'ensemble de la filière portuaire et que vous êtes depuis longtemps convaincu de la nécessité d'améliorer la compétitivité des ports français et de les moderniser face à nos partenaires européens.

Dans ces conditions, je veux bien entendre que des dotations budgétaires, quel que soit leur niveau, ne suffisent pas à fonder une politique, mais, au moins, que l'on nous indique quelles actions autres que budgétaires seront engagées, quelles orientations seront prises, pour quelle politique portuaire !

Sur ce point, je veux bien vous faire le crédit de votre détermination, mais ne nous laissez pas trop longtemps dans l'attente des résultats de vos réflexions car les seules dotations inscrites à ce projet de budget ne garantissent pas, vous en conviendrez avec moi, la modernisation de notre outil portuaire, à une exception, notable il est vrai, celle du port du Havre dont l'importance ne m'échappe pas. Mais en France, il n'y a pas que le port du Havre !

La baisse des crédits d'entretien était déjà très préoccupante l'an dernier. Cette nouvelle régression aura des effets considérables dans l'avenir car, de 1989 à 1992, les crédits ont baissé de 6,9 p. 100 en francs courants. Bien sûr, je sais que des efforts de productivité sont annoncés pour compenser cette régression, mais je ne suis pas sûr que cela suffise pour pallier la baisse constatée.

Pour les ports autonomes, je ne sais pas si nous aurons les crédits suffisants pour leur dragage d'entretien alors que nous sommes soumis à une concurrence de nos partenaires étrangers qui, eux, consentent des investissements beaucoup plus importants que nous, à Rotterdam par exemple.

Je ne reviendrai pas sur l'excellente observation de M. Denvers concernant la nécessité d'une desserte routière et ferroviaire des ports français. L'infrastructure routière de nos ports est encore très insuffisante. Il manque des liaisons transversales vers l'Est et le Nord-Est, de même qu'il manque de nouveaux grands axes Nord-Sud pour desservir la façade atlantique. Il faut désenclaver l'Ouest de la France, par un axe nord-sud passant par l'Allemagne du Nord, le Benelux, l'Angleterre grâce à l'Eurotunnel et allant vers l'Espagne. Faute de quoi, vous pénaliserez le Sud-Ouest où vit un quart de la population française et vous pénaliserez des ports comme Saint-Nazaire, La Rochelle ou Bordeaux.

Permettez-moi d'aborder maintenant un secteur que nous connaissons bien, celui de la pêche. Là encore, je ne peux que constater la diminution des crédits qui lui sont affectés.

Il me faut d'abord dire un mot du plan d'orientation pluriannuel. Nous sommes engagés résolument dans un plan de sortie de flotte de 100 000 kilowatts, soit 10 p. 100 de la puissance totale. Les professionnels ont d'ailleurs fait preuve d'un grand sens des responsabilités en acceptant ce plan. Mais la vision d'un plan s'appliquant de la même façon à toute la nation n'est pas réaliste. Il faut introduire davantage de flexibilité en faisant des plans par zones. En clair, il faudrait segmenter ce plan par façades littorales et types de flottille.

En Poitou-Charentes, par exemple, nous avons libéré 4 200 kilowatts, alors que notre participation était fixée à 2 250 kilowatts. Je vous demande instamment de nous donner le droit d'utiliser ces kilowatts supplémentaires. La région et le département seraient prêts à participer à condition que nous puissions les utiliser pour construire et moderniser.

Venons-en maintenant aux problèmes de la ressource.

Vous avez eu la bonne idée de mettre en place les états régionaux de la ressource de façon que les comités régionaux de la pêche, assistés des affaires maritimes et d'Ifremer, s'entendent pour édicter des règles de la conservation de la ressource dans les zones les plus fragiles, donc à l'intérieur des douze miles. Il faut d'ailleurs absolument garder cette zone des douze miles comme zone nationale, au moins jusqu'à l'année 2002, et non la ramener à six miles.

Vous avez eu le mérite, lors du Conseil de Luxembourg du 28 octobre, de vous attaquer à un faux problème, et de sauver une quarantaine de bateaux en défendant pour la France le filet maillant. Je vous en félicite. Nous avons obtenu grâce à vous une dérogation pour nos pêcheurs, qui pourront utiliser les filets maillants pendant deux ans. Vous avez fait ainsi justice d'une espèce de campagne de désinformation menée par les écologistes, qui mettaient en cause ce type de filets à propos de la capture des dauphins.

Le problème de la ressource passe à mon avis par plusieurs paramètres. Le premier est la réduction de la capacité de capture, ce à quoi nous nous sommes engagés dans le plan de sortie de flotte. Le second me paraît être une meilleure sélectivité des engins, préférable à une augmentation du maillage.

Ainsi, les pêcheurs de ma région, qui ont fait un très louable effort de réflexion, souhaitent que vous insistiez sur l'interdiction de la pratique des chaluts à perches. Ce type de chaluts, utilisés par les pêcheurs belges et hollandais qui viennent maintenant pêcher dans le golfe de Gascogne, nous causent beaucoup de dommages : avec cinq ou six tonnes de lestage de chaque côté, ils se livrent à un véritable saccage, détruisant la faune et la flore. Il ne faudrait pas que le littoral français fasse des efforts pour la protection de la ressource et que des navires étrangers viennent y piller les fonds avec des engins interdits sur nos côtes.

Toujours pour les engins, les professionnels souhaitent que soit interdite l'utilisation des filets à sole pendant la période de la ponte et que l'on ne retienne pour les crevettes que le chalut de vingt millimètres.

Enfin, il faut, pour les filets pélagiques, respecter les zones de surveillance. Celle-ci n'est pas toujours assez stricte, puisque l'on voit des bateaux de plus de trente mètres venir pêcher jusque dans les trois miles, ce qui affecte la ressource, notamment les alevins et les immatures.

Les maillages posent souvent des problèmes et vous avez eu l'occasion de vous en apercevoir lors du dernier Conseil à Luxembourg, où l'on a porté le maillage à cent millimètres, ce qui a provoqué la protestation des pêcheurs du Nord, notamment de Boulogne. Je sais que vous êtes intervenu pour que l'on puisse le réduire avant le 1er juillet 1992, et je vous en félicite.

Dans une perspective de protection de ressources, je voudrais vous faire une suggestion : nous ne pouvons pas céder sur les mailles carrées situées dans ce que l'on appelle le cul du chalut. Ces mailles carrées sont inacceptables. Il faut conserver 65 millimètres. En revanche, les professionnels de

ma région seraient disposés à agrandir le maillage jusqu'à 80 millimètres dans le dos et les ailes du chalut, c'est-à-dire sur les côtés, ce qui permettrait le filtrage du poisson et protégerait la ressource. Cette proposition me paraît très intéressante. En tout cas, le maillage actuel pour le golfe de Gascogne en zone 3, soit 55 millimètres pour les langoustines et 65 pour les poissons, doit absolument être conservé. Si l'on va au-delà, 80 millimètres par exemple, on mettrait de nombreuses entreprises en difficulté.

Concernant la taille des poissons, la décision de Luxembourg la porte de 24 centimètres à 27 centimètres pour les merluchons. Les pêcheurs de tous les ports sont unanimes pour dire que cette augmentation leur causera une perte de 30 p. 100 à 40 p. 100. De Boulogne à Saint-Jean-de-Luz, chacun considère qu'au-delà de 24 centimètres la perte serait trop importante pour les entreprises.

Quant au bar, la même décision de Luxembourg fait passer la taille minimale de 32 centimètres à 36 centimètres. Une telle augmentation rendra le poisson trop cher pour le marché.

Je terminerai par un sujet qui m'est cher : la conchyliculture. Il est nécessaire de mettre rapidement en œuvre la loi du 2 mai 1991 qui a prévu que les sections professionnelles régionales pourront bénéficier de contributions volontaires obligatoires, si tant est qu'une contribution volontaire puisse être obligatoire.

Les contributions volontaires permettront de donner aux sections régionales des moyens accrus, autres que les taxes parafiscales, et leur donneront pas conséquent le moyen d'exercer plus largement leur action. Les décrets d'application sont actuellement soumis à la section des travaux publics du Conseil d'Etat. Je vous demande de procéder à leur signature dès que possible de manière que les sections régionales puissent mener notamment une action de promotion nécessaire en cette période de vente des huîtres.

Ainsi que je l'avais dit à votre prédécesseur, il serait nécessaire que ces sections régionales soient élues. Il n'y a que celle de Marennes-Oléron qui le soit. Pour les autres, on procède par cooptation, ce qui crée un certain immobilisme anormal. Or vous avez intérêt à avoir des interlocuteurs représentatifs plutôt que cooptés.

Je termine, monsieur le secrétaire d'Etat, en appelant à nouveau votre attention sur deux avancées sociales capitales que je ne me lasserai pas d'évoquer à cette tribune et que j'évoque d'ailleurs depuis plus de dix ans, depuis 1978, sans aucun succès quelle que soit la couleur des gouvernements.

Il s'agit d'abord de la situation des femmes de conchyliculteurs.

Les femmes d'ostréiculteurs sont littéralement des « choses ». Elles travaillent dur dans les cabanes. Juridiquement elles ne bénéficient pas d'une protection sociale suffisante et, comme elles ne peuvent pas cotiser lorsqu'elles n'ont pas un rôle d'équipage, elles n'ont donc pas droit à une retraite.

Quels qu'aient été les gouvernements, ils sont restés inattentifs à ce problème qui devait être résolu par la proposition de loi que j'ai déposée en 1978 afin de permettre à la femme d'un conchyliculteur de cotiser pour obtenir une demi-pension de troisième catégorie et d'être ainsi, à la mort de son époux, dans une position plus digne.

J'ai déjà, tenu une réunion de travail, à la demande de votre prédécesseur, avec vos services à ce sujet. Elle avait suscité un très grand espoir de la part des intéressés. Depuis, plus rien ! Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous pencher à nouveau sur ce problème.

La deuxième avancée sociale que je vous demande d'accomplir concerne les veuves d'ostréiculteurs qui, n'ayant pas pu cotiser, sont dans une situation financière navrante. Malgré les promesses présidentielles, elles n'ont droit qu'à la pension de réversion à 50 p. 100. Or elles sont souvent de très petites catégories – de la troisième à la septième catégorie, voire la huitième. Elles ne reçoivent alors que 2 700 francs par mois.

Je sais bien que le ministre des finances n'acceptera pas que vous fassiez passer la pension de réversion de 50 à 60 p. 100 pour tout le monde. Mais je vous demande, au moins, de prendre cette mesure pour les petites catégories, les catégories les plus démunies, les plus défavorisées – de la troisième à la huitième, par exemple. Des milliers de veuves d'ostréiculteurs – et aussi de pêcheurs – ne touchent que 2 600 francs par mois, juste un peu plus que le R.M.I. C'est une situation qui n'est pas tolérable.

Sachant l'homme que vous êtes et connaissant votre détermination, je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous seriez désireux de mettre en œuvre une grande politique de la mer. Malheureusement, les moyens qui vous ont été accordés ne vous le permettront pas et vos possibilités seront très singulièrement limitées par votre budget.

C'est pourquoi, j'ai le regret de vous le dire, mon groupe se verra obligé de voter contre votre budget.

M. le président. Quelle indiscipline chez les orateurs, ce matin !

Monsieur Le Bris, allez-vous faire preuve, vous, d'une concision exemplaire ?

M. Gilbert Le Bris. Tout à fait, monsieur le président ! Vous en serez étonné !

M. le président. J'ai mauvaise grâce à vous demander de vous en tenir à vos cinq minutes, mais il le faut.

Vous avez la parole, monsieur Le Bris.

M. Gilbert Le Bris. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, *C'est en allant vers la mer...*, tel est le titre du dernier livre du président de cette assemblée, Laurent Fabius.

On peut constater, devant ce parterre clairsemé, bien que de qualité, ...

M. Jean Beaufils, *rapporteur pour avis.* C'est vrai !

M. Gilbert Le Bris. ... que peu de députés ont reçu le message. Mais, reconnaissons-le, nous sommes habitués à ce que la mer ne fasse pas recette. Pourtant, nous, députés littoraux, nous avons conscience de discuter ici d'un budget important pour l'économie de nos côtes et pour notre environnement.

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

M. Gilbert Le Bris. Ce budget, en augmentation de 3,37 p. 100, est satisfaisant et les membres du groupe socialiste, au nom desquels je m'exprime, soutiennent votre action, qui va tout à fait dans le bon sens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Il faut d'abord remarquer que le budget que vous nous présentez permet de poursuivre les plans en cours.

Il en va ainsi du plan Mar-Mar. Il est évident que l'on peut faire confiance à l'auteur du rapport sur la marine marchande, devenu aujourd'hui secrétaire d'Etat, pour mener à bien ce plan qui lui est cher et qui lui doit beaucoup.

Il en va également ainsi du plan Mellick en matière de pêche. Que n'a-t-on entendu dire au moment de sa sortie ! Pourtant, ce plan est d'ores et déjà un succès. Il renforce la position française dans les négociations sur l'Europe bleue et, surtout il œuvre pour une approche rationnelle du difficile problème de la ressource. Mais attention sur ce point : nous devons être vigilants pour que la vertueuse autolimitation de nos capacités soit suivie par les autres pays maritimes. Je pense à l'Espagne, qui doit accroître sérieusement l'effort de réduction de sa flotte.

Plusieurs députés du groupe de l'Union du centre. Très bien !

M. Gilbert Le Bris. N'oublions pas non plus – et c'est à mettre au crédit de notre gouvernement – que ce plan, par son volet social, offre aux marins-pêcheurs qui le souhaitent des conditions satisfaisantes pour cesser leur activité.

L'évocation du plan Mellick me conduit à m'attarder sur la politique menée pour préserver la ressource.

Une règle ne vaut que si elle est appliquée ou si, à défaut, sa non-application est sanctionnée.

M. Jean Beaufils, *rapporteur pour avis.* Tout à fait !

M. Gilbert Le Bris. Or, force est souvent de dresser un constat de carence dans ce domaine. Nos contrôles sont trop souvent insuffisants et nous n'avons pas vraiment les moyens de faire appliquer les règlements.

Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, que le code de bonne conduite avec les Espagnols a échoué, que le golfe de Gascogne demeure trop souvent un sanctuaire pour des bateaux espagnols qui se comportent en véritables pirates,...

M. René Couanau. Exactement !

M. Gilbert Le Bris. ... que nos pêcheurs, de plus en plus tentés, eux aussi, par la manière forte, s'en trouvent chassés par des bateaux à faux noms, fausses marques, qui mettent souvent des filets maillants de fond au lieu des palangres et profitent bien de la faiblesse quantitative des contrôles, qu'il n'existe même aucune réglementation fiable entre pêche aux engins dormants et pêche aux engins traînants, qu'en Espagne il n'existe que douze inspecteurs pour l'ensemble de la flotille de pêche. Bref, au moment où se développe une véritable codification des pêches, il faut, et ceci dans tous les pays membres de la C.E.E., que se mette en place une véritable police des pêches. C'est vrai pour la haute mer comme pour nos zones côtières. Les sanctions doivent d'ailleurs s'appliquer tant à ceux qui pratiquent des pêches illégales, d'ormeaux ou de coquilles Saint-Jacques par exemple, qu'à ceux qui achètent en toute connaissance de cause les produits de ces pêches illégales.

Poursuivre la modernisation de la flotille de pêche est nécessaire, et je pense que le budget le permet.

Je note aussi - et vous savez à quel point je suis sensible à ce sujet - que les crédits en matière de sécurité ont été augmentés de façon notable. C'est une mesure indispensable. La France doit se donner les moyens d'assurer au mieux la sécurité des marins-pêcheurs qui exercent une des professions les plus exposées aux accidents du travail.

M. Ambroise Guellec. Et la S.N.S.M. ?

M. Gilbert Le Bris. Ainsi, les centres de sécurité doivent disposer de crédits suffisants, tant pour répondre à la demande de formation des marins-pêcheurs que pour permettre une modernisation des équipements.

Enfin, il faut dire que les crédits pour la S.N.S.M. semblent insuffisants. Cet établissement doit renouveler sa flotte et a besoin du financement de l'Etat pour poursuivre ses missions d'utilité publique.

Nous notons, par ailleurs, avec plaisir la part réservée aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C.R.O.S.S., qui progresse de 12 à 25 millions de francs.

Dans ce budget, dont je me plais à souligner les forces, il est néanmoins une faiblesse...

Plusieurs députés du groupe de l'Union du centre. Des faiblesses !

M. Gilbert Le Bris. ... que l'on peut regretter : la baisse des crédits portuaires.

Ces réductions, qui touchent tant les ports autonomes que les ports non autonomes, sont gênantes pour notre compétitivité européenne. Je veux y voir une solution provisoire, dans l'attente des propositions que vous avez annoncées pour l'ensemble de la filière portuaire. C'est vrai que la modernisation des équipements, dans la perspective de 1993, est une opération nécessaire, mais elle ne sera pas suffisante. Vous avez entrepris d'examiner, pour la réactualiser, toute la filière, et c'est légitime. Nous vous soutiendrons dans ce travail utile pour regagner des parts de marché en faveur de nos ports. Je rappelle à cet égard, en tant que rapporteur de ce texte, que le projet de loi concernant le code des ports maritimes est en navette et que nous attendons l'avis du Sénat avant l'examen en deuxième lecture par notre assemblée.

Concernant les schémas de mise en valeur de la mer, qui constituent un excellent outil pour protéger au mieux notre littoral, je constate que la dotation permet d'assumer les prochains, mais qu'elle ne sera pas suffisante face à l'accroissement des demandes que l'on peut envisager, et même espérer sous réserve d'une amélioration de la procédure.

N'oublions pas qu'en matière de protection du littoral les atteintes portées à l'environnement sont quasi irréparables et qu'il vaut donc mieux prévenir qu'essayer de guérir.

Vous me permettrez, monsieur le secrétaire d'Etat, de terminer cette intervention par une remarque sur la formation des marins-pêcheurs. Vous avez vécu le conflit récent pour la rémunération des stagiaires suivant les formations dispensées par les E.M.A. en vue de doter la pêche française des cadres qui lui sont nécessaires. Leur lutte était légitime.

Vous l'avez compris et fait comprendre au Gouvernement : la spécificité de la pêche doit être reconnue et la formation initiale, aussi poussée soit-elle, ne remplacera jamais la pratique en mer. C'est donc la formation continue qui demeurera le moyen privilégié - et le passage obligé - de promotion sociale des marins-pêcheurs.

Même si les crédits affectés à ces formations ne relèvent pas de votre ministère, je sais pouvoir compter sur votre connaissance du dossier pour le plaider et pour éviter que ne soit remise en cause, l'année prochaine ou dans le futur, la rémunération attribuée aux stagiaires.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les socialistes soutiennent votre budget, qui est celui d'un marin, c'est-à-dire de quelqu'un qui sait définir des priorités, tracer un cap et s'y maintenir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jean Brocard. Attention aux récifs !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

M. Paul Quilès, *ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je laisserai bien entendu à Jean-Yves Le Drian le soin de présenter les choix qui ont déterminé le projet de budget de la mer pour 1992.

J'insisterai, pour ma part, sur le fait que ce projet de budget s'intègre dans le vaste ensemble du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace et qu'à ce titre il en est solidaire par l'ambition et par la portée.

J'ai eu l'occasion ici même, avec d'autres participants, de présenter les différents objectifs que j'ai assignés à mon ministère, notamment l'objectif de renforcement des solidarités. Le projet de budget de la mer y répond amplement par l'effort soutenu qu'il consent en faveur de l'établissement national des invalides de la marine. Il répond de même à l'objectif, que j'ai également fixé à mon ministère, de renforcement de nos capacités économiques.

Trois dossiers particulièrement importants en témoignent : la politique de soutien à la flotte de commerce, pour assurer la pérennité du pavillon et des armements français ; la politique des pêches, pour concilier la modernisation de nos capacités de capture avec les nécessaires adaptations que commande une ressource qui s'épuise ; enfin, la nouvelle politique portuaire.

Nos ports sont de véritables poumons pour notre commerce extérieur, puisque, on l'a dit tout à l'heure, la moitié du tonnage et plus du quart en valeur de nos échanges y transitent. Ils représentent 300 millions de tonnes de trafic, un chiffre d'affaires de 10 milliards de francs, 50 000 emplois directs et 200 000 emplois induits.

Il s'agit donc d'un secteur tout à fait déterminant pour notre économie et il faut, dans le contexte de concurrence, qui ira s'accentuant, en rétablir la compétitivité et la fiabilité si l'on veut récupérer du trafic qui s'est d'ores et déjà détourné et si l'on veut agir pour l'emploi.

La modernisation de la filière portuaire est une nécessité pour assurer non seulement la pérennité de nos ports, mais aussi, à terme, le travail de milliers de personnes qui vivent de la filière portuaire. Notre responsabilité face à cet enjeu est historique. Entre le *statu quo,* qui se traduirait par un inévitable déclin, et une réforme équilibrée pour redynamiser notre activité portuaire, notre choix est clair.

Dans ce domaine, tout progrès doit répondre à trois principes.

Le premier principe est de retenir une approche globale qui prenne en compte l'ensemble de la filière. Le passage par un port est une opération complexe qui intègre de plus en plus une prestation de service de bout en bout. Chacun des éléments compte dans la qualité du service global : la manutention, bien sûr, à hauteur de 50 p. 100 du montant total, mais aussi les autres composantes, et nous voulons agir sur chaque maillon, y compris, bien entendu, sur la desserte terrestre, qui s'inscrit notamment dans le cadre de la mission sur les infrastructures de transports que j'ai confiés à M. Gilbert Carrère et qui va faire l'objet d'un débat national.

Le deuxième principe est celui de l'autonomie des ports. Chaque communauté portuaire a ses atouts, ses spécificités économiques et humaines. C'est à elle de définir ses propres stratégies commerciales, ses propres stratégies industrielles.

Le troisième principe découle du deuxième. Il concerne la responsabilité des partenaires sociaux. Il est clair que l'organisation, la qualité du service et les conditions de travail des personnels sont au moins aussi déterminantes que les équipements d'un port. Il est donc impératif que ces interlocuteurs naturels que sont les employeurs de la manutention et les ouvriers dockers apprennent à développer leurs relations et leurs négociations dans un cadre paritaire.

Le climat est un critère essentiel de la compétitivité des ports. C'est pourquoi il faut que la négociation entre les partenaires sociaux reprenne une place déterminante dans l'organisation du travail. Nous souhaitons, à cet égard, que toute évolution et tout progrès fasse l'objet d'une négociation préalable entre partenaires sociaux. C'est également à eux qu'il incombera, s'ils l'estiment nécessaire, de compléter les mesures sociales du plan d'accompagnement que l'Etat mettra en œuvre pour répondre au grave problème de l'inemploi qui touche très durement la profession d'ouvrier docker.

Tels sont, mesdames, messieurs les députés, les grands principes d'une modernisation qui a l'ambition de réconcilier deux exigences : construire un outil économique très compétitif ; améliorer les relations sociales et les conditions de travail des personnels.

Je suis certain que l'Assemblée nationale saura, malgré quelques critiques ponctuelles, et je dirai inévitables, partager ces objectifs et soutenir la politique que Jean-Yves Le Drian et moi-même entendons mener dans l'intérêt économique et social de notre pays. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Je vais maintenant donner la parole à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

Cela étant, monsieur le secrétaire d'Etat, je devrai vous interrompre à treize heures impérativement pour respecter le délai de deux heures entre la séance du matin et la séance de l'après-midi.

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Monsieur le président, j'essaierai de terminer pour treize heures. Certains parlementaires ont doublé leur temps de parole ; je ne pense pas avoir besoin d'en arriver à une telle extrémité.

M. le président. C'est le règlement qui fait tomber le couperet. Mais vous pourrez si besoin est reprendre votre propos à dix-sept heures.

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Je vous en remercie, monsieur le président.

M. le président. Vous avez la parole, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Monsieur Le Bris, le titre du livre de M. le président de l'Assemblée nationale ne m'avait pas échappé. Pour passer à l'offensive vers la ligne bleue des océans et des mers, nous sommes peu nombreux. Mais la ténacité et la détermination des députés présents me laissent bien augurer du succès de l'aventure.

Je remercie d'abord les rapporteurs pour la grande qualité de leurs travaux. Elle témoigne de l'intérêt qu'ils portent au monde de la mer et prouve leur détermination à convaincre leurs collègues de l'importance des enjeux et de la nécessité d'une politique de la mer – car, pour beaucoup, les horizons maritimes sont loin des préoccupations quotidiennes. Je remercie également l'ensemble des intervenants pour ce débat de bonne tenue.

Les rapporteurs se sont prononcés en faveur de ce budget, en relevant que l'évolution des crédits permettrait de maintenir les priorités et de mener une véritable politique de la mer. Je partage leur analyse, et j'entends aujourd'hui exposer quelle politique les moyens que me donne le projet de loi de finances pour 1992 me permettront de conduire.

Accroître le rayonnement maritime de la France, développer les entreprises et les territoires de notre pays qui vivent de la mer, rappeler à la France, terrienne et paysanne, qu'elle est aussi un pays au riche passé maritime et qu'elle a, dans ce domaine, un socle à consolider et un avenir à construire, telle est l'ambition qui anime la politique maritime que j'entends mettre en œuvre. Une telle politique doit être globale et couvrir dans tous les domaines, économique, social et culturel, les relations qui lient un pays et l'activité maritime.

Secrétaire d'Etat à la mer, je suis confronté à trois défis.

Le premier défi est celui de l'information, de la communication et de la mobilisation de tous en faveur des activités maritimes. Un pays ne devient pas une puissance maritime par le seul fait de la nature. Il le devient par la volonté des hommes. Cela suppose que tous, au premier chef les responsables économiques sociaux et politiques, et plus largement l'ensemble de la population, soient convaincus de l'enjeu que représente l'activité maritime et encouragent son développement.

L'Etat a un rôle majeur à jouer. Je m'y emploierai avec l'obstination que plusieurs d'entre vous ont bien voulu me reconnaître.

Le deuxième défi est celui de l'émergence des nouvelles activités maritimes. Une politique maritime qui ne répondrait pas aux problèmes posés par l'explosion des activités de plaisance, par l'utilisation croissante du littoral et des plages comme lieux de loisirs, avec les problèmes d'environnement et de sécurité que cela pose, ne serait pas une politique maritime d'avenir.

Le troisième défi est celui de la concurrence internationale de plus en plus forte, qui touche non seulement la flotte de commerce, mais aussi la flotte de pêche et notre système portuaire. La politique maritime de la France se construit dans un environnement international extrêmement concurrentiel. Toute politique maritime doit en tenir compte et essayer d'y répondre.

Ces trois défis nous montrent quels sont les indicateurs véritablement pertinents pour juger une politique maritime : d'abord, la conscience non seulement des hommes politiques, mais aussi des décideurs, des responsables économiques et sociaux et, plus généralement, de toute la population, que le développement des activités maritimes est stratégique pour notre pays ; ensuite, la construction d'une politique européenne et la capacité de la France à y recourir activement tout en préservant les intérêts nationaux ; enfin, la capacité à engager des réformes structurelles pour permettre de répondre, d'une part, à la concurrence internationale, que ce soit dans le domaine de la flotte maritime ou dans celui des ports et, d'autre part, à l'explosion des nouveaux champs de l'activité maritime que sont la plaisance, les loisirs et l'environnement.

C'est sur la base de ces critères, qui nécessitent certes des moyens budgétaires, mais mettent aussi en jeu beaucoup d'autres facteurs aux premiers rangs desquels figurent la volonté politique de s'attaquer aux problèmes structurels et la capacité de répondre aux évolutions et à l'élargissement du champ des activités maritimes, que je demanderai, le moment venu, que soit jugée la politique maritime de la France.

Le budget de mon département ministériel pour 1992 me permet, malgré des imperfections et des insuffisances, d'envisager la conduite d'une véritable politique maritime. C'est pour moi l'essentiel.

Avant d'examiner les différents secteurs dont j'ai la charge, je voudrais répondre à une observation qui a été faite par plusieurs d'entre vous à propos du rôle de l'E.N.I.M. Cet établissement joue certes un rôle majeur de solidarité pour l'ensemble de la profession maritime, mais une part importante de son budget contribue aussi au développement économique de l'activité maritime, par le biais des exonérations attribuées. Ainsi, si l'on tenait compte de cet aspect des choses, on pourrait dire que je dispose de 400 millions de francs supplémentaires en faveur du développement économique de l'ensemble de l'activité maritime.

M. Guy Lengagne. Exactement !

Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Il ne faut donc pas être si systématique dans vos remarques, mesdames, messieurs les députés.

M. Guy Lengagne. Bonne remarque !

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Je ne répondrai pas dans le détail à toutes les questions qui m'ont été posées, et je vous demande par avance de m'en excuser.

Ainsi, j'enverrai une réponse écrite à M. Kerguéris, qui m'a interrogé sur le port de pêche de Lorient. Je ne voudrais pas qu'il m'entraîne à faire un plaidoyer *pro domo*, d'autant que la réponse concerne aussi M. Victoria !

De la même manière, je répondrai par écrit à M. Grignon, qui est intervenu à propos de Saint-Pierre-et-Miquelon, sur lequel je me suis déjà exprimé ici. J'ai bien pris note de ses observations et je lui sais gré de la manière dont il a

remercié la délégation française qui participe à la négociation sur la répartition des zones de pêche dans le Nord-Ouest atlantique. L'arbitrage en la matière est difficile. Je répondrai également par écrit sur le problème spécifique du port de Miquelon. En tout cas, je partage les préoccupations de M. Grignon, et j'espère que la réponse que je serai amené à lui faire lui donnera satisfaction.

Enfin, j'indique à M. de Lipkowski que ses observations portant sur les veuves et les épouses de conchyliculteurs feront l'objet d'une réponse particulière qui me paraît aller dans le bons sens et que j'espère être en mesure de lui faire connaître rapidement. Il évoque ce problème depuis de très nombreuses années – je crois même l'avoir déjà entendu formuler les mêmes remarques alors que j'étais un jeune parlementaire. Nous essaierons de le résoudre au moins en partie.

J'en viens aux problèmes généraux.

Je commencerai par la flotte de commerce qui voit la pleine confirmation de la politique de soutien pluriannuelle mise en place voilà deux ans, sur les recommandations d'un rapport rédigé par un parlementaire que le ministre actuel de la mer ne renie pas ! *(Sourires.)* Je n'ai pas de tendances schizophréniques et j'entends poursuivre la philosophie qu'avait proposée, à mon prédécesseur à ce poste, le député du Morbihan. Comme vous avez bien voulu le reconnaître, mesdames, messieurs les députés, les orientations de ce plan ont été approuvées.

Certains ont déploré que les crédits d'investissement en autorisations de programme soient en retrait par rapport à l'exercice antérieur. La dotation totale de 250 millions de francs représente en fait un effort très significatif en faveur de notre flotte de commerce.

Vous observerez d'abord que, dans ce total, les crédits consacrés à l'aide à l'investissement, avec un montant de 185 millions de francs, s'inscrivent à la hausse par rapport aux crédits effectivement disponibles lors des deux derniers exercices et qui s'établissaient respectivement à 179 et à 171 millions de francs. M. Lacombe a eu la bienveillance de le rappeler. Nous nous inscrivons donc dans une continuité.

Quant au régime d'aides à la consolidation et à la modernisation des compagnies d'armement de ligne régulière, que les habitués de nos coursives connaissent généralement sous le vocable d'ACOMO, il n'y a pas eu lieu de s'étonner que les crédits qui lui sont affectés, d'un montant de 65 millions de francs, soient en baisse car, je le rappelle, ce régime a été conçu pour une durée temporaire et dans une perspective de dégressivité.

Pourtant, il faut nuancer les effets de cette dégressivité. En réalité, les taux d'intervention pratiqués, rapportés au montant des investissements non maritimes, sont sensiblement égaux en 1991 à ceux de 1990. Je vous rappelle également que cette mesure, proposée par mon prédécesseur dans le cadre du plan marine marchande, avait une durée limitée à trois ans.

Nous aurons donc à faire évoluer ce régime, dans la perspective du budget pour 1993, vers un mécanisme durable de mise à niveau des conditions d'exercice et des coûts de l'activité d'armement de lignes régulières sous pavillon français, par rapport à un marché international très concurrentiel. J'aurai l'occasion d'en reparler au cours de l'année 1992.

J'ajoute enfin que les sommes allouées aux crédits de paiements font un bond en avant : 213 millions de francs contre 208 millions de francs en dotation initiale pour 1991 et 188 millions de francs en réellement disponibles, soit une augmentation de 13 p. 100 sur deux exercices.

Ce tableau serait incomplet si je n'évoquais les autres mesures qui concourent à la réussite du plan marine marchande. Je veux parler, bien sûr, du remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle ainsi que de la confirmation du dispositif de préretraite mis en place pour les marins et qui reçoit pour 1992 une dotation de 89 millions de francs.

Je veux parler, enfin et surtout, du système d'allégement des cotisations sociales des armateurs mis en place pour les navigants français employés sur les navires immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises, qui représente un effort financier de l'Etat de l'ordre de 20 millions de francs. M. Kerguéris m'a fait observer que le dispositif sur les plus-values de cession pourrait constituer une mesure très incitative en faveur du renouvellement de la flotte. Je partage son point de vue et je ne désespère pas de faire avancer ce dossier au cours de l'année 1992. En tout cas, sur le fond, nous sommes parfaitement d'accord. *(« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union du centre.)*

Ainsi, au total, mesdames, messieurs les députés, le plan marine marchande se porte bien. J'observe d'ailleurs que plusieurs orateurs ont fait remarquer qu'il y avait une consolidation de la flotte française et que l'on assistait à la fin de l'hémorragie qui l'avait marquée depuis plus de dix ans. Et à la stabilité des investissements répond la stabilité de la flotte. Déjà, la fuite devant le pavillon national s'est enrayée avec un nombre de navires qui s'établit à 213 unités au 1er juillet 1991.

La reprise des investissements, qui est la meilleure garantie de l'existence d'une flotte française dans la durée, est nette. Ce ne sont pas moins de dix-sept navires, dont treize unités neuves, qui, durant l'année 1992, entreront dans la flotte française et contribueront à son rajeunissement. Le plan a donc produit assez largement ses effets.

Cette stabilisation du nombre des navires portant nos couleurs résulte de la croissance des immatriculations au registre des Terres australes et antarctiques françaises,qui ont progressé de 50 p. 100 en deux ans, alors que le reste de la flotte nationale se réduisait de 11 p. 100.

Je signale que les navires immatriculés aux T.A.A.F. portent bien le pavillon français ; il ne s'agit en aucun cas de pavillons de complaisance et nous devons avoir à leur égard une attitude réaliste et positive. Ils contribuent en effet à garantir, dans la concurrence internationale que connaît le transport maritime, la localisation en France d'emplois, de compétences, de propriétés, de centres de décisions maritimes dont le renforcement constitue bien l'objectif du plan marine marchande.

L'évolution de l'ensemble de ce plan à mi-période sera un des grands chantiers du secrétariat d'Etat à la mer en 1992, afin d'en adapter les dispositifs aux évolutions du contexte international. J'aurai l'occasion, en répondant aux questions, de compléter ce propos, en particulier pour ce qui concerne la C.G.M.

Je profite de l'occasion pour indiquer à ceux qui m'ont interrogé sur ce point que, s'agissant de la flotte pétrolière, les conclusions du Gouvernement seront connues dans très peu de temps et mises en application pour l'année 1992.

J'en viens maintenant à la pêche.

Un courageux effort de prospective s'impose également dans le secteur des pêches. Or, là encore, ce n'est pas uniquement à l'aune des crédits d'investissement alloués au secteur que se mesure l'ambition de ma politique.

La pêche française et européenne traverse une des crises les plus graves de son histoire. Plusieurs d'entre vous l'ont dit. A des degrés divers, mais de façon générale, l'insuffisance de la ressource touche l'ensemble de nos ports, pesant sur le chiffre d'affaires des entreprises et les revenus des pêcheurs, alourdissant souvent l'endettement et fragilisant l'appareil de commercialisation au moment même où il est confronté aux défis de la modernisation.

Pourtant, la pêche française réagit avec vigueur et souvent avec courage. Elle diversifie ses espèces, obtenant, par exemple, de beaux succès sur les espèces de grand fond – M. Duroméa souhaitait que l'on innove dans ce domaine ; je crois que cela est bien engagé. La pêche française recherche de nouvelles zones de capture ; elle modifie l'organisation du travail à bord ainsi que celle du débarquement pour améliorer la qualité et obtenir de meilleurs prix.

Cette attitude responsable des pêcheurs français dans un moment de crise mérite notre solidarité.

Le Gouvernement, pour sa part, a agi avec détermination tout au long de l'année 1991, engageant une réduction de la capacité des flottes conforme aux besoins d'une gestion responsable et rationnelle de la ressource, ainsi qu'aux prescriptions de la politique communautaire. Le plan de deux ans mis en place exige un effort financier de l'Etat de 115 millions de francs, complété par un montant équivalent de la Communauté et, à hauteur de 70 millions de francs, par une contribution des collectivités locales dont je tiens à saluer les efforts et la collaboration. La quasi-totalité des conseils régionaux et des conseils généraux côtiers ont, en effet, participé à la mise en œuvre de cette politique.

Ce plan de sorties de flotte est une opération certes difficile pour tous, mais indispensable. L'objectif visé a été atteint et je m'en félicite.

D'abord, sur le plan technique, l'objectif de réduction de 100 000 kilowatts a été atteint en cinq mois à peine avec le dépôt de 998 dossiers.

Ensuite, sur le plan social, les mesures de protection et les aides au reclassement mises en œuvre atténuent très efficacement les effets du plan pour les 1 700 navigants concernés. Le dispositif d'assistance et de suivi de ces marins mis en place au sein de mes services permet de dégager des résultats déjà très encourageants.

Le Gouvernement s'est également engagé avec fermeté dans le grand débat des mesures techniques qui s'est conclu à Luxembourg le 28 octobre. Depuis un an, mon prédécesseur et moi-même avons rappelé sans relâche, auprès de tous nos partenaires comme auprès de la Commission, qu'il était hors de question d'augmenter brutalement les maillages sans considération pour les conséquences sociales et économiques d'une telle mesure et de condamner une technique de pêche – le filet dérivant – sans justification scientifique.

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

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Quoique la France ait été, à un moment crucial, très isolée, nous avons été globalement entendus puisque la Commission a considérablement assoupli ses positions : le maillage standard reste à 65 millimètres dans le golfe de Gascogne et passe à 100 millimètres – et non à 120 millimètres – en mer du Nord.

En outre, l'étape suivante n'a rien d'automatique puisqu'elle n'interviendra, dans les formes normales du débat européen ; que si elle apparaît scientifiquement nécessaire auparavant, la Commission avait prévu un dispositif beaucoup plus contraignant.

M. Jean Lacombe, *rapporteur pour avis.* Très juste !

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Sur le filet dérivant, la dérogation à 5 kilomètres nous permettra, au cours des deux campagnes de 1992 et de 1993, de prouver l'absence de risque écologique de ce mode de pêche : la France ne craint, sur le sujet, aucun contrôle multilatéral, pourvu qu'il soit fait par des scientifiques, c'est-à-dire qu'il soit placé sous le signe de la raison et non de la passion.

M. Aimé Kerguéris. Très bien !

M. Jean-Yves Le Drian, *secrétaire d'Etat.* Il est exact que ce compromis n'est pas pleinement satisfaisant pour les artisans qui travaillent dans le sud de la mer du Nord. Mon objectif est donc de démontrer les pertes considérables sur les espèces diverses qu'entraînerait le maillage de 100 millimètres destiné à protéger la ressource en cabillaud.

L'ouverture inscrite dans le compromis sur le maillage spécifique au merlan, même si elle est étroite, permettra de relancer ce débat, et la France le fera sans hésiter.

Mesdames, messieurs les députés, s'agissant de la pêche, l'année 1992 sera riche de sujets. Nous allons entrer dans le troisième programme d'orientation pluriannuel, pour lequel la France, s'appuyant sur le succès de son plan de sorties de flotte, demande la transparence entre les Etats membres.

Cette période devrait être marquée par la reprise, à un rythme raisonnable, compte tenu de l'état de la ressource et de la situation des entreprises, des constructions neuves aidées pour le renouvellement de la flotte. A cet égard, la dotation de 40 millions de francs d'autorisation de programme inscrite au chapitre 64-36, à laquelle s'ajoutent 40 millions de reports dus à l'arrêt des constructions aidées en 1991 – soit un total de 80 millions de francs, qui nous place dans la logique des inscriptions budgétaires précédentes – permettra de faire face tant aux besoins de constructions neuves qu'à ceux de la modernisation. Il faut toutefois faire en sorte que les efforts effectués en 1991 n'aient pas à être renouvelés dans trois ou quatre ans, et pour cela il nous faudra faire preuve de mesure.

Le plan d'orientation pluriannuelle, dit P.O.P 3, reposera sur une approche « par segments » de la flotte de pêche. Ce sera notamment le moyen, monsieur Lacombe, de prendre en compte la spécificité de la pêche méditerranéenne, ce que fait par ailleurs le document d'orientation sur la gestion de la ressource en Méditerranée, établi par la Commission à la demande de la France et qui constitue une bonne base de départ.

Dans cette mer, le régime de conservation et de gestion des ressources à instituer ne doit pas, comme en Atlantique, en Manche ou en mer du Nord, être fondé sur un système de limitation des captures en raison de la diversité et du faible tonnage des espèces pêchées, mais doit plutôt s'orienter vers une réglementation de l'utilisation des engins de pêche et vers la limitation par voie de licence de pêche de l'accès à la ressource.

La Commission et nous-mêmes avons l'intention d'arriver à un accord sur ce point en 1992 au niveau européen ou, à tout le moins, entre les trois pays de la Communauté concernés par la pêche dans le golfe du Lion.

L'année 1992 doit être aussi celle de la gestion de la ressource, avec les états régionaux dont j'ai annoncé la tenue et que chacun semble approuver. Ces états régionaux doivent permettre à tous ceux qui ont quelque chose à apporter – élus, professionnels, scientifiques, administrations – de confronter leurs points de vue et de formuler des propositions concrètes sur la ressource, notamment dans la bande côtière, dont le rôle bioligique est essentiel.

L'année 1992 doit aussi être celle de la valorisation, car il faut reconnaître – et c'est une des causes majeures de notre déficit commercial, lequel est toujours aussi préoccupant – que la France n'est pas suffisamment performante dans le domaine de la commercialisation et de la transformation de ses produits ; surtout si on la compare à ses voisins de l'Europe du Nord, qui valorisent bien des espèces que nous avons renoncé à capturer parce qu'elles nous paraissent sans intérêt.

Enfin, pour les cultures marines, 1992 doit être l'année de la mise en place des nouvelles structures professionnelles issues de la loi du 2 mai 1991. La concertation sur les décrets d'application a été conduite rapidement. Ils sont maintenant, monsieur de Lipkowski en cours de signature, après avis favorable du Conseil d'Etat. Ils offriront à la conchyliculture les moyens d'action nouveaux dont elle a besoin, en termes de discipline professionnelle et de promotion des produits.

Je veux maintenant, mesdames, messieurs les députés, parler des ports. Je reviendrai très rapidement sur les propos de M. Quilès pour dire avec force combien cette modernisation est devenue nécessaire et combien elle doit conduire à une réforme en profondeur de tous les maillons du passage portuaire, y compris la manutention.

Notre responsabilité est majeure. Le *statu quo* serait la logique du déclin, alors que les ports peuvent être, en plus de lieux de transit, des pôles de développement économique et industriel, comme dans d'autres pays européens.

La réforme que le Gouvernement proposera dans quelques jours devrait reposer sur quatre thèmes : modernisation de l'ensemble de la filière, autonomie portuaire, responsabilisation, négociation. Il y a urgence à relever le défi, au risque de voir les générations futures nous accuser de ne pas avoir eu le courage d'être au rendez-vous.

Certains d'entre vous ont objecté : « Peut-on moderniser la filière portuaire avec des crédits d'équipement qui se montent seulement à 265 millions de francs en autorisations de programme » ? Je réponds oui.

Cette dotation en crédits d'investissement traduit, certes, une diminution tendancielle, mais qui est légitime compte tenu de la nature des besoins d'équipement. En effet, les grands travaux d'infrastructures ont été réalisés il y a quelques années. Ils ne commandent plus aujourd'hui des participations financières publiques à une hauteur comparable. On n'assure pas la compétitivité des ports français uniquement par une fuite en avant en matière d'investissement, même s'il est indispensable d'avoir un très bon niveau d'équipement. Aujourd'hui, le niveau d'équipement des ports français est bon, mais le niveau d'utilisation des équipements est très inférieur en France à celui constaté dans les ports d'Europe du Nord ou même à Barcelone.

En matière d'investissement, il est primordial d'être sélectif, de faire des choix précis. C'est ma politique, puisque le budget pour 1992 entend favoriser des opérations à fort caractère stratégique, comme celle du port rapide aval du Havre ou le réaménagement de la Joliette à Marseille. Il permettra aussi de renforcer la capacité des ports secondaires dont les plans d'équipement ont été pris en compte dans les contrats de plan Etat-région, pour lesquels, je tiens à le confirmer, l'ensemble des engagements de l'Etat sera tenu.

Je remercie M. Beaufils d'avoir clairement expliqué dans son rapport la véritable signification des chiffres : les investissements prévus par l'Etat pour 1992 permettront de tenir nos ports à niveau.

Enfin, mesdames, messieurs, tout le reste, c'est-à-dire, à côté de ces missions traditionnelles, les espaces nouveaux de l'activité maritime.

Ils se développent sous nos yeux à vive allure et nous n'avons pas assez la maîtrise des problèmes qu'ils font surgir. Je veux parler des menaces qui pèsent sur l'environnement marin, de l'encombrement de l'espace littoral et de l'effervescence parfois désordonnée des activités nautiques. Ces nouveaux espaces interpellent de façon pressante l'administration de la mer et l'obligent désormais à inventer de nouvelles formes d'action, de présence et d'intervention.

J'ai l'ambition de relever ces nouveaux défis et, dès à présent, j'entends développer mon action dans quatre domaines : la recherche, la sécurité en mer, la préservation du littoral et la promotion du patrimoine maritime.

L'effort de recherche dans le domaine maritime est aujourd'hui bien inférieur à ce qu'il devrait être dans les secteurs essentiels que sont les technologies du transport maritime, la valorisation des produits de la mer, la connaissance du milieu marin et littoral.

Mon ambition dans ce domaine est d'infléchir une tendance inquiétante et de redonner au sein de l'effort national de recherche et dans le cadre des programmes européens une part plus importante aux activités maritimes. Le lancement du programme Mentor, navire de transport rapide, est un signe tangible de cette volonté. La préparation du futur programme-cadre de recherche communautaire sera l'objectif prioritaire de l'année 1992.

La sécurité en mer constitue une action prioritaire de ma politique. Vous le savez, l'enjeu est vaste car il intéresse, dans une interdépendance affirmée, la sécurité des hommes, celle des navires, celle des règles de la navigation et conditionne directement notre capacité à préserver ce capital inestimable : l'environnement marin.

Ce choix se traduit par un effort exceptionnel dans ce projet de budget au profit du renouvellement des C.R.O.S.S., dont les dotations font plus que doubler, passant de 12 à 25 millions de francs. C'est à la lumière de ces chiffres, qui méritaient d'être soulignés, que je vous invite à reconsidérer la diminution opérée sur les crédits alloués à la Société nationale de sauvetage en mer.

L'utilité et la qualité de cette institution et l'admirable dévouement de ses participants bénévoles ne sont nullement en cause. Je voudrais, à la suite des observations des uns et des autres, me joindre au vœu formulé par M. Denvers que soient dégagés les moyens pour augmenter la dotation actuellement prévue et la remettre à niveau. Je vais y veiller personnellement et j'ai bon espoir, monsieur le rapporteur spécial, de pouvoir aboutir.

Mais la politique de sécurité va au-delà de la politique des secours en mer, et elle doit être globale. La sécurité de notre littoral passe par le renforcement de la réglementation des contrôles de la navigation.

C'est dans cet esprit que j'ai fait des propositions concrètes à l'Organisation maritime internationale et à mes collègues européens pour dissuader les pétroliers dangereux de fréquenter les eaux de la Communauté. A ce sujet, je me permets d'insister sur l'absence de réglementation sur un point particulier : l'obligation pour tous les navires qui passent au large d'Ouessant – on en compte cent cinquante par jour – de se signaler. Au moment où l'on parle de navigation aérienne, sachons que les bateaux qui passent au large d'Ouessant ne se signalent pas – ils ne sont nullement obligés de le faire, sauf en situation de difficultés ou en cas d'accident. Nous souhaitons que l'O.M.I. puisse prendre une disposition corrigeant cet état de fait.

C'est aussi dans la perspective de la sécurité que j'ai décidé, dès l'année 1992, par un effort de redéploiement budgétaire interne, de donner une suite concrète aux propositions de M. Hanno en faveur de la création d'un dispositif de prévention cohérent pour favoriser la sécurité des équipages embarqués, en particulier à la pêche. J'aurai l'occasion d'y revenir en réponse aux questions.

Je voudrais aussi évoquer les activités de plaisance.

La prise en compte de ces nouveaux usagers de la mer – ils sont plus d'un million – va conduire progressivement à un changement de dimension des missions confiées à l'administration de la mer. Dans l'avenir, il conviendra de savoir répondre à cette demande, même si, pour l'instant, nous en sommes encore aux balbutiements.

La plaisance s'inscrit aussi, pour l'immédiat, dans le cadre de mon deuxième axe d'action qui vise à établir une politique équilibrée du littoral entre préservation de ces milieux fragiles et développement économique bien compris.

J'ai eu l'occasion il y a quelques jours, avec Paul Quilès et certains de nos autres collègues, de rappeler la nécessité d'une application rigoureuse des règles d'aménagement édictées par la loi « littoral », à laquelle M. Lengagne, qui l'a présentée, et M. Lacombe, qui en a été le rapporteur, continuent de prêter un soin scrupuleux.

Dois-je le rappeler, le littoral a aussi un versant marin. La difficulté d'assurer une cohabitation harmonieuse des activités qui s'y côtoient ne pose pas moins de problèmes du côté marin que sur sa face terrestre. C'est pourquoi j'ai décidé d'insuffler une nouvelle vigueur à la réalisation des schémas de mise en valeur de la mer, qui offrent la garantie d'une démarche concertée au service de projets d'aménagement inscrits dans la cohérence. Les S.M.V.M. sont bien les moyens d'assurer l'équilibre entre les activités économiques et la préservation du littoral.

Le même souci de cohérence inspire mon approche des ports de plaisance. Je ne veux céder ni aux sirènes du « tout-béton », ni à celles du « tout-nature ». Des besoins importants existent, mais ils requièrent une coordination bien comprise des projets d'aménagement et une bonne insertion dans les sites où ils sont réalisés. Sans céder à la tentation d'un moratoire sur la construction de nouveaux ports de plaisance, j'ai décidé de constituer à l'usage des décideurs, élus locaux et préfets, un recueil de critères d'appréciation économique et écologique des projets qui permettra de limiter les errements constatés.

C'est encore la même démarche que je retiens s'agissant des interventions de mon département ministériel en faveur des travaux de lutte contre la mer.

Certains d'entre vous se sont légitimement émus de ce que la dotation traditionnellement allouée à ces travaux ne permette aucune action nouvelle en 1992, puisqu'elle ne prévoit pas d'autorisations de programme. Je vous suis reconnaissant d'avoir bien voulu exposer cette question délicate, pour laquelle je recherche aujourd'hui honnêtement des solutions. Mais je m'engage à corriger cette absence de crédits dès que l'occasion m'en sera donnée afin que l'Etat, sans subventionner systématiquement les travaux, puisse intervenir sur des projets prioritaires et financer, comme c'est son devoir, les études en amont des travaux.

Enfin, et j'en terminerai par là, mon quatrième axe d'action dans ces nouveaux espaces de l'activité maritime concerne la promotion du patrimoine culturel maritime.

Cette action ne se réduit pas à l'accompagnement opportuniste d'un mouvement qui a les faveurs du public ; elle ne procède en aucune façon d'une nostalgie passéiste. Au contraire, elle traduit une ferme volonté pour l'avenir, celle de voir l'ensemble des Français acquérir une culture maritime mature. J'entends par maturité la fécondation mutuelle entre une légitime sensibilité aux formes esthétiques du passé, une prise en compte réaliste des problèmes contemporains et la perception lucide des enjeux maritimes de demain.

L'acquisition de cette culture générale maritime permettra à nos concitoyens, quelles que soient leurs convictions politiques, de se rendre compte que les progrès économiques et sociaux nationaux, que l'insertion positive de la France dans l'Europe ne se réaliseront pas sans une claire perception du rôle déterminant que joue la mer dans l'avenir des nations.

Voilà, mesdames, messieurs les députés, la politique maritime que j'entends mener et les raisons qui m'amènent à affirmer que le projet de budget de la mer pour 1992 permet la conduite de cette politique.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de bien vouloir suivre vos trois rapporteurs et d'émettre un avis favorable à l'adoption des crédits du secrétariat d'Etat à la mer pour l'année 1992. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne pouviez plus opportunément terminer ! Vous aurez compris que si je vous ai incité à arrêter votre propos à treize heures, en vous laissant toute possibilité de le reprendre à dix-sept heures, c'est que l'Assemblée doit impérativement reprendre ses travaux à quinze heures.

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

2

ORDRE DU JOUR

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1992 n° 2240 (rapport n° 2255 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement, logement, transports et espace : Mer *(suite)* :

Annexe n° 22. - M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 2257, tome XI, de M. Jean Lacombe, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 2260, tome IX, de M. Jean Beaufils, au nom de la commission de la production et des échanges.

Défense :

Annexe n° 39. - M. François Hollande, rapporteur spécial ; avis n° 2257, tome XII, de M. Claude-Gérard Marcus, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 2258, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées : tome V (Espace et forces nucléaires), de M. Freddy Deschaux-Beaume ; tome VI (Recherche et industrie d'armement), de M. Jean-Guy Branger ; tome VII (Personnels de la défense), de M. Jean Gatel ; tome VIII (Forces terrestres), de M. François Fillon ; tome IX (Marine) de M. Joseph Gourmelon ; tome X (Air), de M. Jean Briane ; tome XI (Gendarmerie), de M. Georges Lemoine.

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

LuraTech
www.luratech.com

Paris. - Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix. 103910931-001191

LuraTech

www.luratech.com