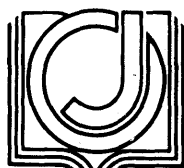


SÉNAT
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
DIRECTION : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-18

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

COMPTE RENDU INTÉGRAL

10^e SÉANCE

Séance du mardi 18 avril 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

1. **Procès-verbal** (p. 263).
2. **Communication du Gouvernement** (p. 263).
3. **Représentation à des organismes extraparlamentaires** (p. 263).
4. **Compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion.** - Adoption d'une proposition de loi (p. 263).

Discussion générale : MM. Rodolphe Désiré, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Louis Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer ; Raymond Tarcy, Paul Moreau, Jean-Luc Bécart.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 265)

MM. le ministre, Roger Lise, le rapporteur.

Adoption de l'article unique de la proposition de loi.

M. le président.

5. **Politique à l'égard de Saint-Pierre-et-Miquelon.** - Discussion d'une question orale avec débat (p. 266).

MM. Henri Gœtschy, Albert Pen, Yvon Bourges, Louis Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer ; Emmanuel Hamel.

Clôture du débat.

6. **Ordre du jour** (p. 270).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT,

vice-président

La séance est ouverte à seize heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

2

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre une communication en date du 18 avril 1989 relative à la consultation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie, des îles Wallis-et-Futuna et de Polynésie française, sur le projet de loi relatif à la sécurité et à la transparence du marché financier.

Acte est donné de cette communication.

Ces documents ont été transmis à la commission compétente.

3

REPRÉSENTATION À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. M. le président du Sénat a reçu trois lettres par lesquelles M. le ministre chargé des relations avec le Parlement demande au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de certains de ses représentants au sein de trois organismes extraparlementaires.

En application de l'article 9 du règlement, j'invite :

- la commission des affaires économiques et du Plan à présenter une candidature pour représenter le Sénat au sein du comité consultatif de l'utilisation de l'énergie ;

- la commission des affaires sociales à présenter une candidature pour représenter le Sénat au sein du conseil supérieur de la mutualité ;

- la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale à présenter une candidature pour représenter le Sénat au sein du haut conseil du secteur public.

La nomination des représentants du Sénat à ces organismes extraparlementaires aura lieu ultérieurement.

4

COMPÉTENCES DES RÉGIONS DE GUADELOUPE, DE GUYANE DE MARTINIQUE ET DE LA RÉUNION

Adoption d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport [n° 247 (1988-1989)] de M. Rodolphe Désiré, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur la proposition de loi [n° 208 (1988-1989)] de MM. Rodolphe Désiré, Claude Estier, François Louisy, Raymond Tarcy, Albert Ramassamy et les membres du groupe socialiste et apparentés, tendant à modifier l'article 17 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Rodolphe Désiré, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi tendant à modifier l'article 17 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion, qu'il nous est donné d'examiner aujourd'hui, vise à renforcer les moyens juridiques dont disposent ces collectivités pour organiser ou améliorer les dessertes aériennes et maritimes de leurs territoires.

L'efficacité et la qualité de ces dessertes présentent, en effet, un caractère vital pour ces régions qui ne peuvent commercer par voie terrestre avec leurs partenaires et dont le désenclavement, la prospérité et la meilleure insertion dans l'espace national passent nécessairement par le développement des liaisons maritimes et aériennes.

De ce fait, les régions d'outre-mer ne peuvent que porter la plus grande attention à cet aspect essentiel de la politique économique locale.

Leur habilitation à traiter des questions de transports se trouve d'ailleurs expressément inscrite au chapitre IV de la loi du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion. Pour intervenir en ce domaine, elles disposent des moyens que leur offre la loi du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales.

L'article 17 de la loi du 2 août 1984, dans sa rédaction actuelle, impose aux régions d'outre-mer une stricte limitation en la matière, puisqu'il leur interdit toute participation à des sociétés d'économie mixte assurant des liaisons aériennes ou maritimes qui dépasseraient les limites du périmètre régional.

Une telle limitation se révèle quelque peu paradoxale. Compte tenu de l'interprétation des dispositions en vigueur, elle ne s'applique ni aux départements ni aux communes ressortissant au même territoire.

En effet, pour les départements qui, contrairement aux régions, n'ont reçu aucune compétence spécifique en matière de transport, aucun texte n'édicte d'interdiction générale ou particulière.

Ainsi, pour Air Guadeloupe, détenu majoritairement par le conseil général de la Guadeloupe et en partie par Air France, il ne s'est posé aucun problème pour obtenir l'autorisation

d'exploiter une ligne entre Paris et Pointe-à-Pitre, alors qu'Air Martinique, constitué par la région de Martinique et le conseil général, ne saurait, en raison du texte actuel, être habilité pour une liaison Paris - Fort-de-France.

La situation est d'autant plus fâcheuse que le marché du transport aérien est loin d'être saturé, notamment en direction des Antilles. Sur cette destination, la concurrence instituée, depuis 1986, entre les transporteurs aériens nationaux a conduit à une multiplication par quatre du nombre de prestataires et a entraîné, en deux ans, une croissance de 50 p. 100 du nombre de personnes transportées, ce qui a profité à tous les intervenants, tout particulièrement aux usagers.

Le maintien de l'article 17 dans sa rédaction actuelle ne présente donc aucun avantage. Cet article entraîne, bien au contraire, de nombreux inconvénients.

Tout d'abord, il introduit une discrimination difficilement compréhensible entre les différentes catégories de collectivités locales d'outre-mer et il pénalise inutilement les régions.

Ensuite, il gêne le meilleur aboutissement de projets de coopération inter-régionale, bénéficiant du soutien du ministère des transports, tels que l'ouverture, à l'initiative d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique, d'une nouvelle ligne régulière Antilles-métropole, à laquelle participe Air France - réseau coordonné.

Enfin, cet article interdit certaines actions régionales porteuses d'avenir pour le développement local, telles que la mise en place d'axes de communication internationaux, bloquant ainsi le développement du tourisme étranger et l'incitation à l'exportation vers des pays extérieurs à la zone géographique de proximité.

En bref, les dispositions limitatives de l'article 17 de la loi du 2 août 1984 handicapent quelque peu les régions d'outre-mer dans l'action économique efficace qu'elles peuvent mener en matière de transports extérieurs.

Or, la volonté de ces collectivités locales de développer le tourisme et l'agriculture, secteurs qui nécessitent impérativement des voies de communication efficaces, impose, à l'évidence, qu'elles puissent disposer des moyens d'atteindre ces objectifs et d'assurer pleinement les responsabilités qui leur incombent du fait des lois de décentralisation.

C'est la raison pour laquelle la commission vous propose de modifier la rédaction de cet article 17, afin de permettre aux régions d'outre-mer de participer à des sociétés d'économie mixte ayant notamment pour objet leur desserte aérienne à partir de la métropole. (*Applaudissements sur les travées socialistes.* - M. Gérard Larcher applaudit également.)

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

M. Louis Le Penec, ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les lois de décentralisation ont reconnu à la région un rôle éminent en matière de développement économique.

Il est donc tout naturel, comme le rappelait votre rapporteur, M. Désiré, que les régions d'outre-mer, dont l'un des traits marquants est l'insularité ou la quasi-insularité, aient des compétences particulières dans le domaine des dessertes aériennes et maritimes.

Toutefois, ainsi qu'il l'a été fort éloquemment dit, l'article 17 de la loi du 2 août 1984 a limité cette compétence en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte créées par les régions aux seules dessertes régionales.

C'est dans ce cadre qu'a été mise en place la compagnie aérienne régionale, Air Martinique, qui a fondé avec Air Guadeloupe et Air France un réseau coordonné de desserte aérienne des Caraïbes, outil essentiel d'insertion des régions des Antilles dans leur environnement caribéen.

Cette première étape réalisée, la région, pour assumer pleinement son rôle visant à favoriser le développement économique, s'est intéressée plus directement aux liaisons entre les Antilles et la métropole. Or la limitation imposée par la loi de 1984, dans un souci de prudence au moment où se mettaient en place les nouvelles compétences des régions, présente aujourd'hui une gêne importante puisqu'elle empêche, par exemple, Air Martinique d'apparaître ès qualités dans un accord avec Air France et Air Guadeloupe pour l'amélioration des relations entre les Antilles et la métropole.

La décentralisation est une œuvre continue, qui doit être menée dans un esprit d'étroite concertation ; je tiens, monsieur le président, à saluer tout l'attachement qu'y porte le Sénat.

Je me félicite donc, au nom du Gouvernement, de l'initiative prise par vos collègues d'outre-mer, MM. Rodolphe Désiré, François Louisy, Raymond Tarcy et Albert Ramasamy, ainsi que par M. Claude Estier visant à permettre aux régions d'assumer dans leur plénitude leurs compétences en matière de désenclavement aérien et maritime. Le Gouvernement se réjouit d'avoir pu, à cette occasion, faire écho à une judicieuse initiative parlementaire et il se rallie donc à la présente proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Raymond Tarcy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 17 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion donnait aux régions la possibilité de créer des sociétés d'économie mixte ayant pour objet le transport aérien ou maritime régional dans leurs zones géographiques respectives. S'il est vrai que la restriction de cette compétence aux seules zones géographiques des différentes régions semble être un frein au développement des transports aérien et maritime, la volonté politique de certaines collectivités de constituer ces sociétés d'économie mixte en est certainement une.

En Guyane, c'est la société Air Guyane qui a pris l'initiative de renforcer le transport aérien français avec comme objectif prioritaire le désenclavement du département de la Guyane. En effet, monsieur le ministre, la géographie a placé ce département français aux portes mêmes du Brésil, du Venezuela, des Caraïbes anglo-saxonnes et françaises, ainsi que de la Floride. De plus, l'Europe est déjà présente en Guyane sur la base spatiale de Kourou. Le choix de ce département pour devenir la vitrine des technologies européennes de pointe fait obligation d'assurer et de participer aux dessertes aériennes, sur le plan tant régional qu'intercontinental.

L'analyse économique et politique a amené les dirigeants d'Air Guyane, société de droit privé voulant participer au développement du département, à prendre conscience de la nécessité que représentait pour leur compagnie le passage de l'exploitation d'un réseau intérieur à une véritable desserte interrégionale et européenne.

A défaut d'une société d'économie mixte régionale, Air Guyane, comme Air Guadeloupe ou Air Martinique, devrait pouvoir obtenir l'autorisation d'exploiter des lignes régulières entre Cayenne et son environnement géographique immédiat, d'une part, et entre Cayenne et l'Europe, d'autre part.

Telle est la volonté unanime des autorités politiques et consulaires de la Guyane, volonté que devrait concrétiser la participation de la compagnie au désenclavement de la région, au moment même où nous assistons à ce que j'appelle un « frémissement » dans le développement économique de la Guyane.

Pour ma part, je souhaitais simplement, à l'occasion de la modification de cet article 17, vous le rappeler, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Paul Moreau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la concurrence en matière de transports aériens a longtemps fait figure d'épouvantail aux yeux des autorités nationales sur les lignes entre les D.O.M. et la métropole.

L'expérience a heureusement démontré que l'arrivée de nouvelles compagnies, loin de désorganiser la desserte des départements d'outre-mer, et loin de mettre en cause les résultats de la compagnie nationale, a considérablement accru le volume du trafic sur ces réseaux.

Tant au plan du tourisme de la métropole vers les D.O.M. qu'à celui des déplacements des « Domiens » vers l'hexagone, les résultats de cette politique de concurrence sont extrêmement bénéfiques. Il convient de favoriser la constitution de sociétés susceptibles d'accroître ce phénomène. Nous nous réjouissons donc de cette proposition de loi tendant à donner aux régions les compétences nécessaires pour intervenir dans ce domaine.

Il était effectivement paradoxal que les régions d'outre-mer soient les seules collectivités locales à être exclues de cette possibilité, alors même que leurs compétences générales leur donnent pour tâches d'assurer le développement économique et la formation des hommes, deux domaines où la mobilité et les échanges sont primordiaux.

La participation des régions d'outre-mer à des sociétés d'économie mixte ayant pour objet le transport aérien régulier entre la métropole et les régions concernées nous apparaît donc comme une possibilité supplémentaire offerte au développement des D.O.M., tout en évitant certaines erreurs du passé. A la Réunion notamment, on a ainsi vu la région cautionner une compagnie sans avoir aucune réelle possibilité d'en contrôler la gestion.

Nous voterons donc pour l'adoption de cet article. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon ami M. Henri Bangou aurait aimé pouvoir participer à la discussion de la proposition de loi qui nous est soumise aujourd'hui. Mais, retenu par des obligations municipales, il n'a pu participer à nos travaux et m'a chargé, monsieur le rapporteur, de vous faire part de son accord à votre proposition de loi.

Le groupe communiste approuvera effectivement cette proposition de loi qui modifie l'article 17 de la loi du 2 août 1984.

Je ne reviens pas sur les comportements des régions d'outre-mer en matière de transports extérieurs, qui figurent au chapitre IV de la loi du 2 août 1984, car ce point a été abordé tant dans le rapport écrit que dans l'exposé de M. le rapporteur.

Je rappellerai seulement que ce problème des transports avait suscité beaucoup de passions, de discussions et d'interrogations parmi les personnalités locales intéressées et parmi les élus de ces régions. Les élus locaux sont, en effet, extrêmement sensibles aux difficultés et au coût élevé des transports entre la métropole et les départements d'outre-mer.

D'ailleurs, intervenant au nom de mon groupe le 22 mai 1984, lors de la discussion du projet de loi qu'il nous a proposé de modifier aujourd'hui, mon ami Jacques Eberhard avait bien exprimé leur inquiétude ; il déclarait notamment : « Il n'en demeure pas moins que tous les souhaits et demandes des représentants locaux ne sont pas satisfaits. Je demande au Gouvernement de bien réfléchir à ces problèmes pour voir quelles sont les possibilités d'améliorer encore la situation. »

Nous n'avions pas été entendus, il faut bien le dire, et nous espérons que la modification de l'article 17 de la loi du 2 août 1984 permettra d'améliorer la situation.

C'est bien parce qu'il s'agit d'une amélioration, certes limitée mais réelle, de la législation actuellement en vigueur que nous approuverons cette proposition de loi.

Les départements d'outre-mer ont un impérieux besoin de transports aériens performants, fréquents et peu coûteux. La prospérité économique de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion dépend nécessairement, avez-vous dit, monsieur le rapporteur, du développement de liaisons maritimes et aériennes ; d'une part, avec les voisins régionaux et, d'autre part, avec les villes métropolitaines ; cela n'est pas contestable.

Mais, si les transports sont la condition nécessaire du développement de la prospérité économique, ils n'en sont pas la condition suffisante, vous en conviendrez.

L'outre-mer est malade du chômage : 15 p. 100 en Guyane, 22 p. 100 en Martinique, 26 p. 100 en Guadeloupe, 32 p. 100 à la Réunion ; et encore ne s'agit-il que d'estimations !

A vrai dire, les problèmes économiques de l'outre-mer et leurs conséquences sociales sont, poussés au paroxysme, ceux dont souffre la métropole depuis les années soixante-dix, à savoir, le chômage, l'offre inadaptée à la demande, l'insuffisante formation et l'absence de minimum social. L'égalité sociale avec la métropole n'existe toujours pas, monsieur le ministre.

Il faut également souligner la faiblesse de la couverture des échanges extérieurs pour bien comprendre que la seule modification de l'article 17 de la loi du 2 août 1984 ne permettra évidemment pas à elle seule de régler les problèmes que connaissent les départements d'outre-mer.

Nous voterons néanmoins cette proposition de loi parce que le maintien de l'article 17, dans sa rédaction actuelle, ne présente aucun avantage.

Toutefois, s'il souhaite réellement et sérieusement le développement et la prospérité économiques des départements d'outre-mer, le Gouvernement doit proposer rapidement une politique plus ambitieuse, qui mette enfin un terme aux séquelles de l'histoire coloniale. (*Très bien ! sur les travées communistes.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Article unique

M. le président. Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique.* - A la fin de l'article 17 de la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion, les mots : " régional dans leurs zones géographiques respectives " sont supprimés. »

M. Louis Le Penec, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

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

M. Louis Le Penec, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, je répondrai brièvement aux interventions des différents orateurs.

M. Tarcy nous a fait part de ses appréhensions concernant Air Guyane. Nous avons déjà eu la semaine dernière l'occasion de nous entretenir de cette question et je ne doute pas que les rendez-vous pris pour cette semaine avec les élus de la Guyane nous conduiront à l'évoquer à nouveau.

Les projets d'Air Guyane seront examinés par le prochain Conseil supérieur de l'aviation marchande. La position générale du Gouvernement est d'examiner d'un œil *a priori* favorable tout projet susceptible d'assurer de nouvelles dessertes d'outre-mer, mais vous conviendrez aisément qu'il lui faudra au préalable vérifier si le projet n'est pas de nature à déstabiliser les liaisons existantes et, dans le cadre des projets d'Air Guyane, à déstabiliser le réseau coordonné des dessertes aériennes des Caraïbes.

L'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande éclairera la décision du ministre des transports et de la mer en permettant de cerner les conditions de viabilité de la mise en œuvre des liaisons nouvelles auxquelles vous attachez, monsieur Tarcy, une très grande attention.

M. Moreau a souligné qu'il approuvait à cette proposition de loi et il a eu l'occasion de redire toute l'attention qu'il porte, en tant que sénateur de la Réunion, aux questions de désenclavement qui, d'ailleurs, étaient au cœur des discussions que j'ai eues lorsque je me suis rendu à la Réunion.

M. Bécart, a dit, au nom du groupe communiste, le soutien qu'il apporterait à la proposition de loi. Je suis pleinement d'accord avec lui pour considérer qu'il ne s'agit là que d'une amélioration institutionnelle dont, certes, les conséquences économiques sont importantes, mais je rappelle que les réponses du Gouvernement concernant l'outre-mer vont, bien sûr, au-delà de tels ajustements.

Ainsi, en ce qui concerne la Martinique, nous examinons actuellement toutes nos appréciations sur les contrats de plan et les propositions que nous avons faites à la région Martinique. De même, s'agissant de la Guadeloupe, un accord est intervenu sur un protocole de contrats de plan. Nous avons travaillé, singulièrement ces dernières semaines, sur des plans de développement régionaux devant figurer dans les prochains contrats que doivent signer les régions d'outre-mer et les autorités communautaires.

Par ailleurs, jeudi prochain, je présiderai à la mise en place de la commission que le Gouvernement a créée pour répondre au problème posé de l'égalité sociale. Le Parlement avait décidé, en effet, à la fin de l'année 1988, que s'appliquerait aux départements d'outre-mer, sous condition de certains ajustements, la loi sur le revenu minimum d'insertion. Nous avons voulu que cette première étape vers l'égalité

sociale soit marquée dès 1988. Toutefois, il nous faut à présent répondre à la question suivante : comment rendre compatibles la marche vers l'égalité sociale et le nécessaire développement économique des départements d'outre-mer ? C'est précisément la mission de la commission qui doit être installée jeudi prochain d'apporter sous six mois au Gouvernement les réponses qui lui permettront d'avancer vers son objectif d'égalité sociale.

Telles sont, monsieur le président, les brèves réponses que je souhaitais apporter aux intervenants. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées de l'union centriste.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'article unique de la proposition de loi.

M. Roger Lise. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Roger Lise. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présente proposition de loi poursuit un double objectif : d'une part, rétablir dans le domaine des transports l'égalité de compétences entre les communes, les départements et les régions d'outre-mer et, d'autre part, permettre aux quatre régions concernées de multiplier leurs chances de parvenir à un développement économique et social plus harmonieux.

En supprimant l'obligation faite aux régions d'outre-mer de limiter leur participation dans des sociétés assurant la desserte aérienne avec la métropole, ce texte ne peut que grandement stimuler leur potentiel économique et, partant, leur croissance. En instaurant la possibilité de créer de telles sociétés d'économie mixte, donc sans limitation aucune, cette proposition de loi assure à nos régions une progression des liaisons tant avec la métropole qu'avec l'étranger. Nul n'ignore que l'adoption de cette proposition de loi stimulera la concurrence en matière de transports aériens, concurrence qui se traduira automatiquement par une amélioration de la qualité des prestations et certainement par une diminution de leur coût pour qu'enfin les transports aériens soient à la portée de tous.

Telles sont les raisons pour lesquelles, avec le groupe de l'union centriste, je voterai cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

M. Rodolphe Désiré, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Rodolphe Désiré, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je remercie tout d'abord le Gouvernement d'avoir bien voulu donner son appui à cette proposition de loi. Je remercie également mes collègues MM. Raymond Tarcy, Paul Moreau, Jean-Luc Bécart et Roger Lise de s'être exprimés, au nom de leur groupe respectif, en faveur de ce texte.

Cette proposition de loi, il faut le noter, en accordant une compétence supérieure à la région en matière de transport, s'inscrit dans le processus de décentralisation qui tourne le dos, en quelque sorte, au colbertisme. Souvenez-vous, mes chers collègues, Colbert disait : « Pas un clou, pas un fer à cheval. Nous sommes bien loin de cet état d'esprit ! »

Le développement des départements d'outre-mer est une longue marche qu'il nous faut suivre pas à pas. Aujourd'hui nous avons accompli un pas supplémentaire. Je suis particulièrement sensible au consensus qui semble s'être dégagé au Sénat, et je vous remercie, mes chers collègues, d'être allés ainsi de l'avant. (*Applaudissements sur les travées socialistes. M. Lise applaudit également.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

M. le président. Mes chers collègues, une fois n'est pas coutume : nous sommes un peu en avance sur notre horaire. Tous les participants au débat suivant étant présents, vous serez sans doute d'accord pour que nous abordions dès maintenant la suite de notre ordre du jour. (*Assentiment.*)

5

POLITIQUE À L'ÉGARD DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

Discussion d'une question orale avec débat

M. le président. L'ordre du jour appelle donc la discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Henri Gœtschy demande à M. le ministre des départements et territoires d'outre-mer de bien vouloir préciser la politique que le Gouvernement compte suivre à l'égard de la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon pour manifester la totale solidarité de la métropole avec la population des îles. (N° 29.)

La parole est à M. Gœtschy, auteur de la question.

M. Henri Gœtschy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après plusieurs années de conflits et plusieurs mois de négociations menées par l'entremise du médiateur, M. Enrique Iglesias, la France et le Canada sont parvenus à signer un accord réglant leurs différends sur la pêche saint-pierraise et miquelonnaise.

Cet accord, attendu, marque, incontestablement, un tournant. Est-il pour autant un redémarrage, non seulement pour les relations étatiques, mais aussi pour Saint-Pierre-et-Miquelon ?

Je souhaite évoquer à cette tribune certaines inquiétudes. Elles s'orientent autour de deux questions : que penser de cet accord ? Que peut faire l'Etat, maintenant, pour manifester la solidarité de la métropole avec la population des îles ?

Que penser de cet accord, tout d'abord. Je ne souhaite ni faire l'exégèse de cet accord ni le décortiquer mais il me faut cependant rappeler certaines données techniques et évoquer certaines craintes.

Première crainte, n'y a-t-il pas un recul par rapport à l'accord franco-canadien de 1972 ? Beaucoup le pensent. Rappelons quelques faits.

Tout d'abord, l'accord de 1972 garantissait un droit de pêche permanent et sur un pied d'égalité avec les chalutiers canadiens. Celui de 1989 ne couvre que trois ans, jusqu'à la fin 1991, et il n'y est plus question d'égalité.

Ensuite, les quotas français sont faibles. La presse a parlé de 42 000 tonnes en 1989. Ce chiffre paraît acceptable, mais concerne toutes les espèces de poissons confondues. Or s'agissant des seuls quotas riches, les quotas de morue, les chiffres sont différents, entre 22 000 et 26 000 tonnes seulement en 1989. C'est *grosso modo* ce que les Canadiens avaient octroyé unilatéralement en moyenne annuelle entre 1981 et 1986, au moment où la tension commençait à monter. Il fut un temps où les Canadiens allaient jusqu'à proposer 50 000 tonnes. Quelle régression !

Enfin, les quotas sont dégressifs, notamment pour la zone centrale de Saint-Pierre, dite « zone 3 PS ». La France perd 500 tonnes par an. Quelle est la traduction en termes d'emplois, de chalutiers ?

Deuxième crainte, l'avenir. Chacun sait qu'un accord est un point et que son application en est un autre. De quels moyens dispose-t-on pour vérifier l'application de cet accord dans cette région du monde austère et difficile ? Là encore, rappelons quelques points : certains quotas dépendent du volume des prises canadiennes. Mais qui empêchera les Canadiens de les grignoter unilatéralement ?

D'autres quotas, fixés par zone, seront difficiles à atteindre compte tenu de la relative rareté du poisson ou du retard dans l'ouverture des campagnes de pêche : 4 500 tonnes de morue sont pratiquement perdues dans le golfe du Saint-Laurent car l'accord n'est intervenu que fin mars. Que signifient des quotas s'ils sont illusoire ? En d'autres termes, les entreprises pourront-elles utiliser la totalité des quotas fixés contractuellement ?

Concernant le contentieux particulier de la délimitation des zones économiques exclusives, il a été décidé de créer un tribunal international d'arbitrage. Les cinq magistrats ont été désignés. La France attend maintenant la suite des évé-

ments, avec appréhension. La commission de délimitation laisse présager que la France perdra une partie de la « zone grise ». En outre, s'il n'y a pas d'accord au 1^{er} novembre 1991, cela entraînera une réduction progressive des quotas de 40 p. 100 puis, s'il n'y a toujours pas d'accord en juin, de 60 p. 100. Un nouveau désaccord serait catastrophique pour les Saint-Pierrais et les Miquelonnais. Mais des coups de canifs successifs auraient, à terme, le même effet.

Enfin, l'accord s'applique jusqu'à la fin 1991, mais après ? Si la France éprouve des difficultés aujourd'hui avec son territoire, peut-on attendre un soutien de la Communauté européenne demain ?

Je le rappelle, l'outil - c'est-à-dire les chalutiers - est performant ; les hommes sont disponibles et, je les ai bien connus, solides et fiers à l'ouvrage, mais je rappelle aussi que, pour les Saint-Pierrais, le principal est de trouver l'accès à la ressource. Des quotas limités et dégressifs sont-ils réellement réjouissants ?

Troisième crainte, franco-française cette fois : quels chalutiers ?

L'accord de 1972 portait sur dix chalutiers. De combien de chalutiers l'accord sur les quotas permettra-t-il l'exploitation et d'où viendront-ils ? Vous voyez à quoi je fais allusion, monsieur le ministre. Y a-t-il des projets d'exploitation mixte, voire des projets d'implantation de métropole ? Je rappelle que la France et Saint-Pierre ont tout récemment conclu une convention fiscale pour éviter les doubles impositions. Quelles sont les conséquences de cet accord ? Je doute que les entreprises saint-pierraises viennent s'implanter en France. En sens inverse, y a-t-il des projets d'implantation d'entreprises de métropole à Saint-Pierre ?

Plus généralement, y a-t-il une véritable politique de la pêche française, alors que nos départements et territoires d'outre-mer nous offrent des étendues de zones économiques considérables ?

L'armement français n'aurait-il pu se tourner vers d'autres zones : le Pacifique Sud, l'Antarctique, l'Océan Indien, dont le potentiel est parfois très important ? Cette réorientation à moyen terme de la pêche métropolitaine laisserait plus de champ à la pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui a besoin pour vivre de tout le contingent de morue, y compris des 2 800 tonnes de la zone 2 J 3 KL.

M. Albert Pen. Très bien !

M. Henri Gœtschy. Cela me permet d'aborder la seconde série de questions.

Que peut faire l'Etat français en direction de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon ?

La presse a évoqué l'éventualité de compensations industrielles touchant à la construction navale, pour être plus précis, les arsenaux, et à la construction aéronautique. Pouvez-vous nous donner des indications sur ce sujet ? Si, d'aventure, la métropole, l'industrie nationale trouvaient dans cet accord global quelque avantage, il ne serait pas anormal que Saint-Pierre-et-Miquelon y trouvât alors quelques compensations. Celles-ci, si elles ne sont pas industrielles, peuvent être financières.

J'ai déjà évoqué, lors du débat budgétaire, et même un peu avant - vous vous en souvenez peut-être, monsieur le ministre - le risque de distorsion entre les différents départements, collectivités et territoires d'outre-mer.

Force est de reconnaître que le budget ne consacre que peu de crédits à l'archipel. L'Etat ne peut en aucun cas donner l'impression d'une injustice en délaissant une collectivité, ou d'une faiblesse en majorant les crédits sous la pression. Il convient d'être particulièrement vigilant sur ce point et d'éviter que le renforcement des moyens affectés à tel territoire jugé prioritaire ne se réalise au détriment des autres.

Dans ces conditions, l'impulsion que peut donner l'Etat aux perspectives de diversification des activités économiques et touristiques de Saint-Pierre-et-Miquelon revêt une importance particulière.

Permettez-moi d'ajouter une note personnelle. Je me suis rendu à Saint-Pierre-et-Miquelon en hiver. Jamais, de mémoire d'homme, on n'avait vu arriver quelqu'un au mois de janvier ! Il ne faisait pas un « temps de ministre », comme on dit là-bas ! (*Sourires.*) Le « temps de ministre », c'est celui des mois d'août et de septembre.

M. Louis Le Penec, ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement. J'y étais en février ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Henri Gœtschy. J'ai pu constater avec quel courage et quelle ténacité les populations de l'archipel œuvrent quotidiennement au maintien de la présence de la France dans cette partie de l'Atlantique Nord. Nul n'ignore l'extrême rigueur des conditions climatiques, qui, conjuguée aux difficultés de communication, fait de l'économie locale une sorte de miracle constant de la volonté humaine.

C'est pour cela, monsieur le ministre, qu'il me paraît urgent de redonner très vite une espérance économique aux Saint-Pierrais et Miquelonnais.

Ce nouvel horizon économique suppose une diversification des activités, seule capable de maintenir l'emploi, face à la diminution des ressources de la pêche qu'entraîne l'application des nouveaux quotas. La suppression d'un chalutier représente le licenciement d'au moins cent trente personnes, soit pratiquement le tiers du nombre actuel de demandeurs d'emplois.

Cette diversification de l'économie locale passe par cette priorité des priorités que constitue le désenclavement. L'augmentation de la capacité portuaire, le développement du tourisme, l'implantation d'activités industrielles nouvelles et la mise en œuvre d'une piste aéroportuaire modernisée sont autant de facteurs de relance propres à pallier la récession de l'économie locale que fait craindre l'application des accords.

Pour quitter l'archipel, j'ai d'ailleurs dû attendre cinq heures ! C'est grâce à un pilote particulièrement courageux - il est l'idole de l'île - que, dans un Piper Navajo, on m'a amené à Sydney et que, après une course-poursuite, j'ai rattrapé l'avion de Halifax pour Dorval d'où j'ai enfin gagné Mirabel. C'est ainsi que je suis rentré, presque miraculeusement ! Mais je ne suis pas parti avant d'avoir requis la bénédiction de l'évêque de Saint-Pierre-et-Miquelon, Mgr Maurer, un autre Alsacien naturellement ! (*Sourires.*)

J'ajouterai, après cette anecdote personnelle, que certains résultats sont plus encourageants.

L'ouverture, en 1987, de la ligne Saint-Pierre-Montréal a entraîné une augmentation de 10 p. 100 des mouvements d'avions et de 20 p. 100 du nombre des passagers.

Parmi les projets de diversification, si la nature du sol et le climat de l'île sont peu propices à la production agricole, il a été prévu la réouverture de la quarantaine de Miquelon. Cette activité créerait une dizaine d'emplois. Où en est ce projet ?

Par ailleurs, Saint-Pierre peut-il espérer un soutien européen au titre du Fonds européen de développement régional, le Feder ?

C'est donc à un redéploiement global ou, si vous me le permettez, à un traitement de fond en quelque sorte qu'il faut que le Gouvernement s'attelle pour assurer à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon un avenir solide.

En mettant un terme à un contentieux inutile avec le Canada, la restructuration de l'économie de l'archipel favorisera l'insertion de l'économie locale dans l'ensemble nord-américain, tout en renforçant les liens avec la métropole.

La présence française dans l'Atlantique Nord ne doit pas être une présence conflictuelle qui nuirait aux relations essentielles que la France souhaite entretenir avec le Canada.

A l'heure du renforcement de la construction européenne et à la veille d'une redéfinition des relations économiques et stratégiques avec les alliés américain et canadien, la présence française à Saint-Pierre-et-Miquelon ne saurait être source de discordes. Elle doit, au contraire, constituer un trait d'union pour les deux continents et une vitrine de la France aux portes des grandes métropoles économiques nord-américaines.

Cette intervention portait des craintes qui pouvaient naître de l'application de cet accord. Elles se résument en cette question : l'accord du 31 mars induit certainement le réchauffement des relations franco-canadiennes, mais est-ce suffisant pour réchauffer le cœur des Saint-Pierrais-et-Miquelonnais ? (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R. - M. Albert Pen applaudit également.*)

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

M. Albert Pen. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, on me permettra de remercier tout d'abord mon excellent collègue M. Gœtschy - venu à

Saint-Pierre-et-Miquelon, il est vrai, et ceci explique cela - d'avoir bien voulu se préoccuper du sort de mon archipel, qui est en proie aux difficultés que l'on sait et qu'il a décrites.

Je ne fais pas grief au Gouvernement d'avoir entériné les conclusions de M. Iglesias. Il était impossible de faire autrement, le maintien du *statu quo* ne pouvant conduire qu'à l'arrêt définitif des activités de pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Nous étions parvenus à un point de non-retour, conséquence des recules successives de tous nos gouvernements depuis 1976 et de l'extension des limites de la zone économique canadienne. Prisonniers de « l'amitié franco-canadienne », ils ont été victimes de la naïveté de la diplomatie française vis-à-vis d'Ottawa.

Il ne sert à rien de pleurer sur le passé ni de nourrir encore des illusions sur un développement convenable de la pêche industrielle de l'archipel. Encore heureux si on lui laisse au moins la possibilité de se survivre en écartant enfin des bancs de Terre-Neuve la grande pêche métropolitaine. Cruelle décision sans doute, mais à qui la faute si sa reconversion n'a pas été décidée à temps du côté de Saint-Malo ? Ce n'est pas aux marins saint-pierrais et miquelonnais de payer les « pots cassés » de la grande pêche métropolitaine.

De toute façon, il est maintenant très clair que la pêche locale ne pourra, à elle seule, procurer les emplois indispensables au maintien de la dernière présence française en Amérique du Nord.

Puisque nous refusons d'être une simple garnison « assistée » - même si les hypocrites baptisent volontiers cette assistance « solidarité nationale » - force nous est donc de réclamer l'implantation d'autres activités économiques.

A cette implantation, il y a, selon moi, un préalable incontournable - M. Gœtschy l'a également évoqué - à savoir le désenclavement aérien, car aucun des fameux « créneaux » qui ressurgissent périodiquement dans l'esprit des uns ou des autres n'est réellement exploitable sans de sûres et régulières liaisons aériennes. On parle notamment de thalassothérapie, de francophonie, d'hôtels casinos... Certes, mais construisons d'abord une piste et un aéroport, le reste suivra peut-être.

Quant à l'implantation d'industries légères de transformation, j'y croirai s'il est possible de modifier auparavant tout le système qui rend là-bas le coût de la vie - et donc celui de la main-d'œuvre - plus élevé qu'en métropole. De ce point de vue - vous le savez bien, monsieur le ministre - Saint-Pierre-et-Miquelon n'est pas si loin de la Corse. On retrouve chez nous - langue et folklore en moins - bien des points communs avec ces autres îliens : hypertrophie du secteur public, exiguïté du marché, faiblesse du secteur productif...

Dimanche dernier, j'ai un peu souri en entendant, sur un poste périphérique, un distingué commentateur recommander, pour la Corse, l'adoption d'un statut de territoire d'outre-mer comme remède principal. Si j'avais pu lui répondre, je lui aurais répété ce que je disais juste avant notre propre changement de statut : « Il est nécessaire, mais certainement pas suffisant. Le remède sera pire que le mal si on ne donne pas, en même temps que le statut, les moyens indispensables au développement économique ».

Mon archipel attend toujours, lui aussi, les instruments nécessaires à son développement ! Lui aussi, monsieur le ministre, réclame l'organisation de ces tables rondes annoncées maintenant pour la Corse. Le Gouvernement, sans lier bien sûr les problèmes, peut et doit faire d'une pierre deux coups. A Saint-Pierre-et-Miquelon, il aura au moins l'avantage d'agir « à froid ». Mais qu'il se dépêche ! (M. Gœtschy applaudit.)

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

M. Yvon Bourges. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je profite de la question de notre collègue M. Gœtschy pour intervenir dans ce débat. Je m'associe pleinement aux paroles prononcées tant par lui que par M. Pen.

Monsieur le ministre, mon passé justifie sans doute que je partage leurs préoccupations. Je souhaite, moi aussi, qu'un véritable plan permette à nos compatriotes de Saint-Pierre-et-Miquelon de profiter du développement économique.

M. Gœtschy, au début de son intervention, a évoqué l'accord récent qui est intervenu entre la France et le Canada. Le Gouvernement français a décidé d'approuver les propositions

de M. Iglesias ; pas plus que les orateurs précédents, je ne lui en ferai grief. Vous avez souligné, monsieur Gœtschy, les insuffisances de cet accord. Il a cependant le mérite d'exister et il nous permet de faire face à la situation actuelle.

Vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, que je veuille évoquer, sans aucune acrimonie, je tiens à vous le préciser, la situation de nos compatriotes de Saint-Malo, dernier port métropolitain où subsiste encore une flotte de pêche hauturière.

Le conseil régional de Bretagne, auquel vous appartenez comme moi-même, monsieur le ministre, a d'ailleurs voté unanimement une résolution demandant que les droits légitimes des pêcheurs malouins ne soient méconnus ni dans les eaux de Saint-Pierre-et-Miquelon ni dans les eaux canadiennes.

Je veux tout de suite rassurer notre collègue M. Pen : les marins de l'ensemble des bateaux de pêche des armements malouins ne prétendent pas tous - c'est bien évident - aller pêcher à Saint-Pierre-et-Miquelon ; depuis plusieurs années déjà, ils se sont préoccupés de découvrir d'autres lieux de pêche qui pourraient, par conséquent, leur permettre d'exercer leurs activités.

Ce qu'ils demandent, mes chers collègues, c'est qu'à l'intérieur d'un contingent - qui est certes extrêmement limité mais qui, je le crois, peut donner à vivre à tout le monde - une part du quota ainsi fixé soit attribuée à deux bateaux, deux chalutiers de Saint-Malo, pour pouvoir y exercer une activité désormais traditionnelle.

On ne peut pas opposer Saint-Malo et Saint-Pierre. Jacques Cartier est parti de Saint-Malo pour découvrir le Saint-Laurent et y installer, en définitive, la présence française. Ce sont donc des cousins bretons, normands, qui constituent aujourd'hui la population de ces îles. On ne peut donc pas - je le répète - opposer des hommes que tout doit rapprocher.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Yvon Bourges. Je souhaite que l'on se comprenne. Croyez bien que je mesure la préoccupation des hommes de Saint-Pierre-et-Miquelon, en particulier des marins. Mais ils doivent comprendre aussi que des centaines de familles bretonnes sont concernées par ce problème. Où irions-nous si, dans chaque région ou chaque province, chacun s'enfermait dans un certain égoïsme, en voulant préserver les droits qu'il peut avoir lui-même sur son propre sol ? Ce n'est pas, à mon avis, une voie sage et raisonnable ; la solidarité ne doit pas être seulement un slogan, un vain mot.

Il faut, en conséquence, monsieur le ministre, appliquer l'arbitrage rendu en janvier 1989 par M. le Premier ministre, voilà moins de trois mois, relativement à la répartition de ce contingent.

Je comprends, monsieur le ministre, que vous soyez personnellement partagé, d'une part, en tant que ministre chargé des intérêts légitimes de Saint-Pierre-et-Miquelon, d'autre part, en votre qualité de Breton, mais je pense très sincèrement que les deux sont conciliables. C'est pourquoi, au nom du conseil régional, je vous ai adressé hier un télégramme, comme j'ai adressé un appel à M. Mellick, ministre délégué chargé de la mer, votre successeur, ainsi qu'à Michel Rocard, afin que l'on parvienne à concilier les intérêts en présence. La ressource le permet, les quotas qui ont été déterminés sont extrêmement limités et, par conséquent, plus que raisonnables. Ce n'est pas compromettre l'avenir de nos compatriotes de Saint-Pierre-et-Miquelon que d'accorder aux pêcheurs malouins le contingent qui doit normalement leur revenir. Je plaide tout simplement pour que soit respecté l'arbitrage admis par tous, au mois de janvier dernier. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

M. Emmanuel Hamel. Excellente plaidoirie !

M. Albert Pen. Je demande la parole.

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

M. Albert Pen. Je ne voudrais pas polémique, surtout avec M. Bourges, qui s'intéresse lui aussi à l'avenir du territoire d'outre-mer que je représente, mais un mot m'a frappé dans son intervention, celui d'« égoïsme ». Aussi souhaiterais-je replacer les choses dans leur contexte.

Saint-Pierre-et-Miquelon n'a que la pêche pour activité. Les Canadiens nous concèdent un quota de morue se bornant à 22 000 tonnes. Or nous possédons sept chalutiers et vous savez comme moi que, pour faire vivre un chalutier, il faut entre 4 500 et 5 000 tonnes de morue. Faites le compte : nous n'en avons même pas assez pour nous ; comment voulez-vous que nous puissions partager ? ou alors qu'on nous donne des compensations immédiates et tout le monde sait bien que, justement, c'est impossible. Si nous perdons un chalutier - M. Gœtschy a cité le chiffre - ce sont 130 personnes à terre. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Yvon Bourges. Je demande la parole.

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

M. Yvon Bourges. Monsieur Pen, si vous voulez bien vous reporter à mon intervention, vous constaterez que le mot « égoïsme » ne s'appliquait pas à Saint-Pierre-et-Miquelon. Il s'agissait d'un propos général pour stigmatiser l'attitude consistant, dans nos rapports, à ce que chacun se replie sur la défense de ses intérêts immédiats. Il n'était question pas plus de Saint-Pierre-et-Miquelon que de Saint-Malo.

M. Louis Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

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

M. Louis Le Pensec, ministre des départements et territoires d'outre-mer. Monsieur le président, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec une particulière attention les propos tenus par les divers intervenants, MM. Gœtschy, Pen, Bourges, sur un ton que chacun, dans cette enceinte, a pu apprécier.

L'avenir de Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi qu'il a été dit d'entrée par M. Gœtschy, comportait, voilà encore quelques semaines, des perspectives incertaines aux plans tant international que national.

Dans l'ordre international, des incertitudes ont été levées. L'accord conclu entre la France et le Canada, le 31 mars dernier, a mis fin au conflit, vieux de trois ans, qui envenimait les relations de pêche au large de Terre-Neuve et de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'accord conclu porte sur deux points : les quotas de pêche, pour lesquels il retient les propositions du médiateur, M. Iglesias ; la procédure de délimitation de la zone de pêche confiée à un tribunal arbitral international.

Tout au long de la négociation, la France n'a cessé de se référer à l'accord de pêche de 1972. Celui-ci reste notre référence constante en dépit de toutes les tentatives du Canada d'y mettre un terme.

En ce qui concerne les quotas, s'agissant d'une médiation - je partage l'appréciation qui a été formulée par les intervenants - l'accord n'est évidemment pas satisfaisant. Mais le Gouvernement a considéré, après consultation informelle des élus de l'archipel et des représentants socioprofessionnels, que le rejet des propositions du médiateur équivaldrait à perdre toute perspective d'accord. Or, l'absence d'accord avec le Canada signifiait l'impossibilité d'accès aux zones de pêche traditionnelles du golfe du Saint-Laurent, du Nord-Ouest atlantique, et la limitation des activités de pêche à une partie seulement de la zone du 3 P S au sud de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Ainsi qu'il a été indiqué, l'accord porte sur les quotas de pêche pour les années 1989, 1990 et 1991. Ensuite, la décision du tribunal d'arbitrage sur les espaces maritimes créera une situation nouvelle.

L'accord intervenu entre la France et le Canada le 31 mars dernier attribue des quotas de pêche à la France dans les eaux canadiennes du golfe du Saint-Laurent, du 3 P S, du 2 J 3 K L et du 2 G H. Il appartient au Gouvernement français - M. Bourges vient de l'indiquer - de décider de la répartition de ces quotas entre les armements de l'archipel et l'armement métropolitain.

Il s'agit d'un exercice éminemment difficile, et j'ai apprécié - je le répète - la tonalité des échanges qui ont eu lieu ici sur cette question. Les Saint-Pierrais, les Miquelonnais, tout comme les Bretons, ont, sur cette question, des traditions à invoquer. Nous le savons tous, l'existence de centaines de familles est en jeu d'un côté et de l'autre.

Depuis quelques semaines, nous étudions, de manière très approfondie et en concertation avec les entreprises, les conséquences que pourraient avoir non seulement sur l'emploi, mais également pour la restructuration des entreprises, les différentes modalités de partage possibles de ces quotas insuffisants.

Comme j'ai pu le constater en février, monsieur le sénateur Gœtschy - ce n'était ni une saison ni un temps de ministre ! - lors de ma visite dans l'archipel, la pêche est bien l'activité quasi exclusive de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Il nous faudra, par ailleurs, dans la délicate opération de partage des quotas, prendre en compte le droit d'accès à l'Atlantique Nord de la pêche métropolitaine à un moment où le redéploiement dans d'autres zones apparaît particulièrement difficile.

Ces considérations vont conduire le Gouvernement à arrêter dans les tout prochains jours - probablement cette semaine - la répartition la plus équitable possible. D'ores et déjà, je peux indiquer que les sept licences de pêche demandées en faveur des sept navires de Saint-Pierre-et-Miquelon pour le golfe du Saint-Laurent, dont l'accès n'est autorisé qu'aux navires de moins de cinquante mètres, ont été accordées par les Canadiens et que les navires de Saint-Pierre-et-Miquelon se livrent donc, actuellement, à la pêche dans les eaux du Saint-Laurent.

L'accord signé avec le Canada fixe un délai précis pour une active mais aussi efficace diversification des activités économiques de l'archipel.

Il est clair que la diversification doit être recherchée en prenant en compte l'économie des régions canadiennes et américaines proches de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La santé économique de Saint-Pierre-et-Miquelon paraît liée à une capacité de pêche à la mesure d'une flottille que les concours publics ont permis de renforcer et que d'autres aides permettent, actuellement, de maintenir en état pendant une période difficile de soudure, ainsi que, sous réserve d'études économiques approfondies, à un désenclavement aérien s'agissant des relations avec l'Amérique du Nord comme avec l'Europe, dans des conditions de rapidité et de sécurité meilleures qu'aujourd'hui.

J'ai eu l'occasion de tester, moi aussi, les liaisons entre le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon et je donne volontiers acte à M. Albert Pen qu'il s'agit bien là d'un préalable au développement économique.

La santé économique de Saint-Pierre-et-Miquelon est aussi liée à l'existence d'équipements publics portuaires donnant des opportunités de création de valeur ajoutée par les services d'accueil, d'avitaillement et, peut-être, de réparation, ainsi qu'à une diversification à rechercher dans les domaines du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des services et du tourisme.

La construction d'un tel avenir pour Saint-Pierre-et-Miquelon se heurte à des handicaps.

Les handicaps sont liés à l'éloignement, à la spécialisation des activités économiques, à une situation relativement marginale au regard de l'Europe comme du continent américain.

Les atouts existent : dans le domaine fiscal - ils ont été confirmés par la récente convention approuvée par le Parlement ; dans le domaine financier et commercial, grâce à une interprétation bienveillante de la législation sur le commerce extérieur et sur les changes.

Ils existent enfin avec la C.E.E., parce que Saint-Pierre-et-Miquelon a accès - selon le régime des pays et territoires d'outre-mer - au concours du F.E.D. (le fonds européen de développement).

L'hypothèse d'aller, en matière d'aménagements fiscaux favorables au développement de Saint-Pierre-et-Miquelon, au-delà des systèmes classiques d'entrepôts sous douane ou de zone franche mérite d'être explorée d'une manière approfondie mais avec une extrême prudence à l'égard des retombées qu'une telle recherche et surtout la mise en œuvre de tels dispositifs pourraient créer dans l'environnement financier, dans l'environnement international et au plan psychologique local.

La recherche de diversification est aussi en cours par l'étude de projets concrets, tels ceux de l'institut de francophonie et du centre de thalassothérapie.

Pour le premier projet, il reste à trouver les moyens d'une première tranche convenable. La seconde opération dépend essentiellement, en revanche, de la validation des possibilités

du marché, ce qui fait l'objet d'un contrat d'étude financé par le F.I.D.O.M. - Fonds d'investissement des départements d'outre-mer - avec l'un des cabinets les plus compétents pouvant opérer dans ce domaine sur le marché nord-américain. Ce cabinet vient d'effectuer une mission de cinq jours dans l'archipel.

La question du réaménagement de la piste de l'aéroport fait l'objet d'un examen approfondi à la direction générale de l'aviation civile. Elle revêt, je le réaffirme, un caractère prioritaire. Nous devrions conclure prochainement et positivement au sujet de cet important équipement.

En matière portuaire, la constitution d'une société d'économie mixte a été proposée pour l'étude de l'extension du port de Saint-Pierre. Des études conduites par la Caisse des dépôts et consignations et par la société centrale d'équipement du territoire nous ont montré les voies qu'il serait opportun de suivre : les personnes et les capitaux privés intéressés par Saint-Pierre-et-Miquelon et désireux de s'engager dans cette société d'économie mixte seront encouragés.

A l'issue de deux années sombres sur le plan économique, l'Etat vient de reconduire son effort à travers une convention du Fonds national de l'emploi pour les salariés des entreprises de pêche.

Pour la présente campagne, le même dispositif que l'année dernière est examiné pour ce qui concerne l'équilibre des comptes des entreprises de pêche.

Un certain nombre de missions d'expertise sont actuellement menées sur l'aéroport, sur le port, sur le tourisme, sur les industries de la pêche. Ces missions font suite à des tables rondes que nous avons réunies au début de l'année et qui se sont poursuivies, monsieur Pen, de façon quasi permanente avec les socioprofessionnels de Saint-Pierre-et-Miquelon. Nous avons souhaité, en effet, « mettre à plat » un certain nombre de problèmes.

A la suite de ces missions d'expertise, je proposerai aux élus de l'archipel et aux milieux économiques d'examiner avec moi comment élaborer en commun un programme stratégique d'appui au développement de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Soyez en tout cas assurés, vous qui avez tenu à marquer votre intérêt pour Saint-Pierre-et-Miquelon, que tous les efforts seront entrepris pour donner à nos compatriotes de l'Atlantique Nord un niveau de vie digne de leur courage et de leur esprit d'entreprise et pour affirmer concrètement la solidarité nationale avec les populations de l'archipel. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur celles de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. Henri Goetschy. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

M. Henri Goetschy. Monsieur le ministre, je vous ai entendu et écouté attentivement. Je ne regrette pas d'avoir posé cette question et j'ai beaucoup apprécié l'intervention de mes deux collègues MM. Pen et Bourges.

Certes, un accord, quel qu'il soit, vaut toujours mieux qu'un désaccord ; mais vous vous trouvez à présent, monsieur le ministre, à la place peu enviable de l'arbitre dans un conflit quasi familial : tout le monde n'est-il pas cousin, dans cette région, y compris avec les Canadiens ?

Certes, il est difficile de parvenir à un partage équilibré lorsque les quotas ne sont déjà pas suffisants. Toutefois, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les particularités - que vous connaissez mieux que moi, d'ailleurs - de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ce métier y est sans doute le plus dur et le plus dangereux qui existe au monde. Pourtant, les pêcheurs s'y adonnent avec passion.

Une compensation ne leur donnera pas entière satisfaction, d'autant que, en ce qui concerne l'accord sur la zone 2 J 3 K L, les gens de Terre-Neuve ne sont eux-mêmes pas d'accord.

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, sachez que, si, dans cette difficulté qu'éprouvent les cousins de Saint-Pierre et de Saint-Malo, un fils de Sainte-Odile peut vous aider, il le fera volontiers. (*Sourires et applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole.

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

M. Emmanuel Hamel. Bien que sénateur d'une région continentale que ne borde aucune mer, je suis tout à fait décidé à soutenir l'action que M. le ministre nous a annoncée au sujet du plan de développement de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Nous savons ce que cet archipel a fait pour la patrie au temps de la France libre, nous n'oublions pas son rôle historique et nous connaissons aussi la solidarité qui lie la population de l'île à la métropole.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons que les paroles que vous avez prononcées tout à l'heure, monsieur le ministre, ne seront pas simplement des effets de tribune, mais que ce plan de développement, dont vous avez annoncé la valeur stratégique, sera véritablement de nature à répondre à l'attente justifiée des habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon afin que la solidarité nationale s'exerce à l'endroit de cette collectivité territoriale. Cela nous paraît normal compte tenu de ce que les Saint-Pierrais accomplissent pour la France, eux qui sont si proches du Canada, terre que nous n'évoquons jamais sans émotion étant donné les liens qui nous unissent à elle. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. Albert Pen. Je demande la parole.

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

M. Albert Pen. Sans vouloir prolonger ce débat, je tiens à relever que, généralement, quand on parle de Saint-Pierre-et-Miquelon dans cet hémicycle, je suis le seul à prendre la parole. Aujourd'hui, je voudrais donc remercier du fond du cœur ceux de mes collègues qui, même si nous n'étions pas toujours d'accord sur le fond - mais ne suis-je pas également Breton d'origine, monsieur Bourges ? - se sont intéressés à mon petit territoire.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 19 avril 1989, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

1. Eloge funèbre de M. Modeste Legouez.

2. Discussion du projet de loi (n° 226, 1988-1989) relatif à l'accueil par des particuliers, à leur domicile, à titre onéreux, de personnes âgées ou handicapées adultes.

Rapport (n° 239, 1988-1989) de M. Jean Madelain fait au nom de la commission des affaires sociales.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, aucune inscription de parole dans la discussion générale de ce projet de loi n'est plus recevable.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi modifiant et complétant certaines dispositions du livre deuxième du code rural ainsi que certains articles du code de la santé publique (n° 219, 1988-1989) est fixé au jeudi 20 avril 1989, à dix heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures vingt-cinq.*)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND

ERRATA

Au compte rendu intégral de la séance du 11 avril 1989

Titre : Détention provisoire.

Page 119, 2^e colonne, dans le texte proposé pour l'article 1^{er}, 2^e alinéa, 6^e ligne,

Au lieu de : « faisant l'objet d'une requête... »,

lire : « faisant l'objet d'une enquête... ».

Au compte rendu intégral de la séance du 12 avril 1989

Page 168, 1^{re} colonne, dernier alinéa,

Ajouter : M. Adrien Gouteyron.

Page 194, rétablir ainsi la fin de la 1^{re} colonne :

« ... en émettant un avis favorable sur ce sous-amendement n° 33. ».

Au compte rendu intégral de la séance du 13 avril 1989

Titre : Information et protection des consommateurs

Page 227, 1^{re} colonne, dans le texte proposé par l'amendement n° 57 rect. bis, § VII, 2^e alinéa, 5^e ligne.

Au lieu de : « vérification de la comptabilité... »

lire : « vérification de la compatibilité... ».