



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(19^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mercredi 22 avril 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

1. Questions au Gouvernement (p. 539).

RÉFORME HOSPITALIÈRE (p. 539)

MM. Edmond Hervé, Philippe Séguin, ministre des affaires sociales et de l'emploi.

EMPLOI (p. 540)

MM. Jean Le Garrec, Philippe Séguin, ministre des affaires sociales et de l'emploi.

ÉTUDES MÉDICALES (p. 541)

M. Claude Bartolone, Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale, chargé de l'enseignement.

COMMÉMORATION DU GÉNOCIDE ARMÉNIEN (p. 542)

MM. Jean-Hugues Colonna, Jean-Bernard Raimond, ministre des affaires étrangères.

PROGRAMME HERMÈS (p. 543)

MM. Michel Debré, Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.

GRANDS AXES ROUTIERS EN POITOU-CHARENTES (p. 544)

MM. Pierre-Rémy Houssin, Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

IMPORTATIONS DE MAÏS AMÉRICAIN EN EUROPE (p. 544)

MM. Michel Gonelle, François Guillaume, ministre de l'agriculture.

REPORT DES ÉLECTIONS AUX CONSEILS GÉNÉRAUX DU PRINTEMPS A L'AUTOMNE 1988 (p. 545)

MM. Jean-Louis Masson, Robert Pandraud, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé de la sécurité.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET PROBLÈME SPÉCIFIQUE DE L'ÎLE-DE-FRANCE (p. 546)

MM. Jean-Jack Salles, Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

MARCHÉS PUBLICS DES COLLECTIVITÉS LOCALES : INTÉRÊTS MORATOIRES (p. 547)

MM. Francis Delattre, Alain Juppé, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du budget, porte-parole du Gouvernement.

PROBLÈMES POSÉS PAR LES FAILLITES D'ÉTABLISSEMENTS D'ÉQUARRISSAGE (p. 548)

MM. Paul Chollet, François Guillaume, ministre de l'agriculture.

RECONNAISSANCE DU GÉNOCIDE ARMÉNIEN (p. 548)

MM. Guy Ducloné, Jean-Bernard Raimond, ministre des affaires étrangères.

SITUATION AU NICARAGUA (p. 549)

Mme Muguette Jacquaint, M. Jean-Bernard Raimond, ministre des affaires étrangères.

INFORMATION ET DÉSINFORMATION (p. 550)

MM. Jean-Marie Le Pen, François Léotard, ministre de la culture et de la communication.

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 551)

2. Prestation de serment des juges de la Haute Cour de justice (p. 552).

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 552)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE

3. Ratification du traité relatif à une liaison fixe transmanche - Approbation de la concession relative à une liaison fixe transmanche. - Discussion de deux projet de loi (p. 552).

M. Daniel Goulet, rapporteur de la commission des affaires étrangères, pour le traité relatif à une liaison fixe transmanche.

M. Jean-Paul Delevoye, rapporteur de la commission de la production, pour la concession relative à une liaison fixe transmanche.

M. Bernard Bosson, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

Discussion générale commune :

MM. Philippe Vasseur,
Jean-Jacques Barthe,
Yvan Blot,
François Porteu de la Marandière,
Roland Huguet.

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

4. Ordre du jour (p. 567).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.



QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par les questions du groupe socialiste.

RÉFORME HOSPITALIÈRE

M. le président. La parole est à M. Edmond Hervé.

M. Edmond Hervé. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre, mais je constate qu'il n'est pas là.

Nous venons de commencer une session parlementaire et vous refaites les mêmes erreurs. (*Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Le 17 avril dernier, vous posiez une question juste : comment redéfinir le rôle de l'hôpital afin d'assurer la diffusion du progrès médical et la maîtrise de la dépense hospitalière ?

Vous demandez maintenant à notre assemblée d'adopter un projet de loi hospitalière qui va exactement à l'encontre du but visé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nous ne voyons pas en quoi le rétablissement du secteur privé à l'hôpital public sert le progrès médical.

M. Arthur Dahaine. On vous expliquera !

M. Edmond Hervé. Il organise dans les faits la plus inadmissible des inégalités : l'inégalité devant l'accès aux soins en fonction de la richesse.

M. Arthur Dahaine. Idéologie !

M. Edmond Hervé. On ne maîtrise pas la dépense hospitalière lorsque, pour des raisons idéologiques contradictoires, on abandonne toute idée d'évaluation des techniques et pratiques médicales. Pour atteindre les buts que vous vous êtes fixés, il faut, dans le respect des compétences, mobiliser les éléments de la communauté hospitalière. Vous ne mobilisez pas ces éléments, vous divisez la communauté hospitalière et le corps médical.

M. Philippe Legras. Mais non !

M. Edmond Hervé. Vous vous apprêtez à abandonner la notion de département au profit de celle de service, qui date de 1941. Vous oubliez la circulaire de 1976 de Mme Veil.

Cet abandon va à l'encontre de l'intérêt du malade, à l'encontre de l'intérêt des médecins, et notamment des jeunes.

M. Philippe Legras. Mais non !

M. Edmond Hervé. Il va à l'encontre de la maîtrise des dépenses. La pratique actuelle des services est la plus inflationniste qui soit. Elle tourne le dos à la coopération, à la mise en commun, aux nouvelles formes de compagnonnage et à la participation.

Vous divisez le corps médical, mais vous créez un fossé entre lui et les autres éléments de la communauté hospitalière. Ainsi, quelles décisions ont été prises au bénéfice du personnel non médical ?

Et, non satisfait de ces contradictions à l'intérieur de l'hôpital public, voilà que vous vous en prenez à la loi hospitalière de Décembre 1970.

M. Jean-Paul Charié et M. Jean-Paul Séguéla. La question !

M. Edmond Hervé. Vous favorisez le regroupement des cliniques privées sans poser la question de leurs rapports avec l'hôpital public, c'est-à-dire de la coordination et de la planification de l'ensemble de la structure hospitalière. Là sont pourtant les voies du progrès médical et de la maîtrise des dépenses.

Alors, monsieur le Premier ministre, pourquoi cette conduite contradictoire ? Pourquoi ce langage ? Pourquoi ces décisions ? Et à quoi vous sert de consulter si, par avance, dans un texte de loi, vous en venez à tourner le dos à ce qui paraît vous animer ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi.

M. Philippe Séguin, ministre des affaires sociales et de l'emploi. Vous me permettez, monsieur le ministre, d'être un peu surpris par votre question.

Comme vous le savez, le projet de loi relatif aux établissements d'hospitalisation et à l'équipement sanitaire est inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée et sera débattu à compter du 28 avril, c'est-à-dire dans cinq jours. Par ailleurs, comme vous le savez également, ce texte a été examiné le 16 avril par la commission des affaires sociales de votre assemblée. Mme Barzach a eu l'occasion, au cours de cette réunion, de répondre à un certain nombre de questions soulevées par vos collègues. Il ne me paraît donc pas vraiment souhaitable d'aborder aujourd'hui, dans un cadre qui n'est pas adapté à cette fin, le débat de fond sur ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Pierre Métais. C'est bien une question d'actualité !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Mais je m'en voudrais de ne pas vous apporter quelques éclaircissements sur ce texte.

Vous savez parfaitement pour quelles raisons ce projet est aujourd'hui une impérieuse nécessité. En effet, depuis le 3 janvier 1987, c'est-à-dire au terme de la période transitoire qui a été ouverte par la loi du 3 janvier 1984, l'ensemble de nos établissements d'hospitalisation publics se trouvent dans une situation de vide juridique total. Les services n'existent plus bien que leur liste continue à être affichée à l'entrée des hôpitaux. Ainsi, des chefs de service, qui n'ont plus le droit de s'appeler ainsi, assurent de fait la responsabilité de services qui n'existent plus. Quant aux départements tels qu'ils étaient conçus par la loi de 1984, ils n'ont pas été installés, si l'on excepte deux ou trois établissements.

Cet état de choses ne saurait se prolonger sans risque grave mais, si nous sommes aujourd'hui dans cette situation, c'est parce que vous-même, monsieur le ministre, avez délibérément choisi, non sans sagesse, de ne pas appliquer la loi que vous aviez vous-même fait voter (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*) car elle s'est révélée très vite inapplicable compte tenu du parti pris de rigidité et d'uniformisation qui la caractérisait.

M. Arthur Dahaine. Très bien !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. C'est pour pallier cette carence et pour permettre à nos établissements de connaître la stabilité qui leur est indispensable que le Gouvernement a déposé le projet de loi qui viendra en discussion la semaine prochaine. Mme Barzach a eu à plu-

sieurs reprises l'occasion de résumer la philosophie de ce projet. Laissez-moi donc, pour terminer, vous rappeler quelles sont ses grandes lignes.

Il s'agit avant tout d'un texte pragmatique car il tient compte, lui, de l'extrême diversité des situations et des différences très importantes qui existent entre le petit centre hospitalier général et le grand C.H.U. Il ne s'agit en aucune façon d'un retour au passé car le texte favorise la mise en place de structures nouvelles comme le département ou le pôle d'activités.

Il s'agit d'un texte souple car il laisse les établissements et tous ceux qui y travaillent déterminer librement leur organisation.

Il s'agit également d'un texte libéral car il se contente de fixer un cadre et fait très largement appel à l'initiative locale.

Il s'agit enfin d'un texte réaliste, fruit d'une très large concertation...

M. Michel Sapin. Il satisfait les corporatismes !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. ... et qui tient compte de l'expérience de l'échec de la loi du 3 janvier 1984.

Voilà pourquoi ce texte est indispensable et pourquoi il viendra en discussion dès la semaine prochaine devant votre assemblée, où il donnera lieu à examen et discussion dans le cadre normal de la procédure parlementaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

EMPLOI

M. le président. La parole est à M. Jean Le Garrec.

M. Jean Le Garrec. Monsieur le ministre des affaires sociales, vous vous êtes étonné que l'on pose une question sur l'hôpital. Nous estimons qu'il n'est jamais trop tôt pour vous éviter de commettre de lourdes erreurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Sans céder à la fausse colère qui vous est habituelle, vous avez défendu sans conviction un mauvais dossier. L'introduction du secteur privé dans l'hôpital public constitue une faute grave, l'abandon du département une erreur lourde, la restauration de la toute-puissance des chefs de service une vision passéiste de l'hôpital public. Pour défendre des clientèles, vous refusez tout simplement de préparer l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Monsieur le Premier ministre, je répéterai ce que vient de dire M. Hervé. La session parlementaire reprend, mais nous constatons que vous persévérez, que vous refaites les mêmes erreurs.

En 1986, vous avez organisé la liberté de licencier. Les employeurs ont saisi cette occasion, et le nombre de chômeurs s'est globalement accru. Tout au long du débat, nous vous avions mis en garde sur ces effets prévisibles et, aujourd'hui, que vous le vouliez ou non, des organismes indépendants comme l'I.N.S.E.E. confirment nos craintes : le nombre de licenciements économiques et le nombre de chômeurs augmentent. Plus 50 222 inscriptions au mois de février, plus 20 p. 100 d'augmentation des licenciements économiques en un an.

De nombreuses entreprises préfèrent aujourd'hui licencier brutalement leurs salariés plutôt que de signer des conventions de préretraite du fonds national de l'emploi. Cela touche particulièrement les salariés de plus de cinquante ans, dont vous savez qu'ils auront énormément de mal à retrouver un emploi. Vous devriez connaître l'anxiété qui se répand un peu partout.

Cette évolution constitue une menace pour l'équilibre de l'UNEDIC et vous en portez seul la responsabilité.

Monsieur le Premier ministre, vous détenez un record d'Europe : celui de l'augmentation du chômage ! Plus 8 p. 100 en un an. (*Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. - Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*) Ce qui nous place très loin devant tous les autres pays de la Communauté ! C'est votre seul record d'Europe ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Et vous n'avez pas compris la leçon puisque, aujourd'hui, vous recommencez les mêmes erreurs avec l'aménagement du temps de travail. Ce texte, pas plus que le précédent, n'est favorable à l'emploi. L'aménagement du temps de travail ne peut être un élément de l'amélioration de l'emploi que s'il

s'accompagne d'une réduction de la durée du travail, approche que vous réusez ! J'ajoute enfin que vous supprimez également l'obligation d'un accord au niveau de la branche. Votre objectif est-il, comme l'écrit un journal du matin, de briser le tabou syndical ?

N'est-il pas temps de faire le constat de vos erreurs et de retirer des textes qui rencontrent l'opposition de toutes les organisations syndicales ? Leur unanimité, monsieur le Premier ministre, devrait vous amener à réfléchir et à revoir vos positions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. Robert-André Vivien. N'importe quoi !

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi.

M. Philippe Séguin, ministre des affaires sociales et de l'emploi. Monsieur le député, je n'ai pas très bien compris la question que vous posez. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Dans la multiplicité des problèmes que vous avez abordés, je vais donc en choisir un qui m'apparaît effectivement important, celui des chômeurs de plus de cinquante ans, celui des chômeurs de longue durée.

M. Gérard Collomb. Celui du chômage économique !

M. Xavier Deniau. Les chômeurs de longue durée que les socialistes avaient oubliés !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. J'ai présenté ce matin même, chacun le sait, au conseil des ministres, qui l'a adopté, un projet de loi relatif aux chômeurs de longue durée.

M. Gérard Collomb. Ce n'est pas original !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Ce projet viendra très prochainement en discussion devant vous. C'est la preuve, s'il en était besoin, que le Gouvernement - et moi le tout premier - partage la préoccupation qui a été exprimée sur ce point.

Il faut savoir que, parmi les demandeurs d'emploi, les deux tiers environ vivent le chômage comme une situation transitoire entre deux activités, mais qu'un tiers, et plus précisément 837 195 personnes d'après les chiffres du mois de février dernier, sont au chômage depuis plus d'un an et subissent du fait de la prolongation de cette situation un véritable processus d'exclusion sociale, dont l'origine tient à leur âge et à une inadéquation de leur formation, et qui va s'aggravant au fil des mois.

En effet, le marché du travail est actuellement caractérisé par un phénomène de sélectivité, aussi bien, d'ailleurs, de la part des entreprises que de celle des collectivités et des associations. Plus le nombre des demandeurs d'emploi est important, plus il y a sélectivité dans l'embauche.

Il n'y a pas lieu d'incriminer qui que ce soit, mais cette situation existe et il faut y faire face.

Pour ce qui concerne les jeunes, en dépit de tout ce que j'ai entendu dire et des risques de détournement du système - risques que mes services s'emploient quotidiennement à combattre -, je crois que le plan pour l'emploi des jeunes a été positif, non seulement par l'ampleur qu'il a connue et le nombre des jeunes qu'il a concernés, soit plus d'un million, mais surtout parce qu'il a permis le lancement définitif des formations en alternance et ainsi contribué à faciliter le passage de l'école au monde du travail. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

La sélectivité du marché du travail constatée au détriment des jeunes, pour des raisons, somme toute compréhensibles, d'inexpérience ou d'insuffisance de formation, joue également fortement à l'encontre des chômeurs les plus âgés et, comme vous l'avez signalé, à l'encontre de ceux de plus de cinquante ans, notamment. L'exclusion du marché du travail de cette catégorie d'âge est moins compréhensible. Elle tient, certes, à l'obsolescence des qualifications, parfois insuffisamment entretenues dans l'entreprise, mais elle a été probablement renforcée par la politique de raccourcissement de la durée de la vie au travail. Je compte donc également m'employer, pour des motifs à la fois économiques et sociaux, à assouplir les conditions du départ à la retraite. (*Ah ! sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean Le Garrec. Tiens donc !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Le travailleur de cinquante ans, monsieur Le Garrec, courra ainsi moins le risque d'être considéré comme une puissance de travail dans laquelle il ne serait pas intéressant d'investir.

M. Jean Le Garrec. Et celui de cinquante-huit ans ?

Plusieurs députés du groupe socialiste. Ce n'est pas sérieux !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Le projet de loi adopté ce matin offre d'autres instruments de lutte contre le chômage de longue durée. Il nous a paru ainsi important de traiter les problèmes de conversion de manière préventive, c'est-à-dire dès le moment de l'entrée en chômage car plus le temps passe, je le répète, plus grande est la difficulté de réinsertion.

Dans le prolongement de l'accord conclu entre les partenaires sociaux, je vous demanderai donc prochainement, mesdames, messieurs, d'étendre aux entreprises en règlement ou en liquidation judiciaires la possibilité de conclure des conventions de conversion en faveur de leur personnel licencié. De la même manière, nous mettrons en place des solutions spécifiques de reclassement et je vous demanderai de décider du principe de stages et de contrats de réinsertion en alternance dans les entreprises, formules s'adressant tout particulièrement au public ayant les plus grandes difficultés de réinsertion.

Pour atténuer les problèmes sociaux liés au chômage, nous avons de surcroît la volonté de supprimer le délai de carence institué en 1984 entre la fin de l'indemnisation à l'UNEDIC et l'entrée dans le régime de solidarité. C'est à ce même public en difficulté que nous avons pensé en créant les programmes d'insertion locale, désormais ouverts à toutes les collectivités, à toutes les associations, et auxquels l'UNEDIC a décidé de s'associer. Ces programmes offrent aux demandeurs d'emploi des possibilités d'activités d'intérêt général.

Enfin, je m'emploie à étendre le bénéfice des conventions du fonds national de l'emploi aux salariés des entreprises qui pourraient s'en trouver exclus et je recherche tous les moyens pour rendre au dispositif sa pleine efficacité. Il est vrai, monsieur Le Garrec, que des problèmes se posent actuellement à cet égard.

Une part non négligeable de ce programme fait appel aux entreprises et donc directement au patronat.

Je signale au passage qu'en sus des programmes que je viens d'évoquer, nous mettrons en place cette année un total de 247 000 stages principalement destinés aux chômeurs de longue durée présentant des difficultés particulières de réinsertion. Jamais un tel effort n'avait été consenti.

Comme vous le constaterez, nous ne récusons pas, beaucoup s'en faut, le traitement social du chômage (*Ah ! sur les bancs du groupe socialiste*), mais nous nous efforçons d'en faire un véritable traitement socio-économique en impliquant de plus en plus les entreprises de façon à agir à la fois sur l'employabilité des demandeurs d'emploi et sur le comportement d'embauche des entreprises.

Mais vous ne m'en voudrez pas, monsieur Le Garrec, d'élargir, pour conclure, le débat ...

M. Gérard Collomb. On va voir !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. ... car nous ne devons ni les uns ni les autres nous dissimuler la vérité, même si elle déplaît à M. Collomb. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

La vérité, monsieur Le Garrec, et vous le savez parfaitement - mieux que M. Collomb - c'est que, dans les années qui viennent, l'emploi produit par le secteur salarié marchand ne sera pas à la mesure de l'évolution prévisible de la demande d'emploi, d'autant que l'emploi agricole et l'emploi des administrations sont appelés à décroître ; d'autant que nous avons encore des difficultés structurelles à renouer durablement avec un taux de croissance élevé, seul susceptible de créer de l'emploi marchand ...

M. François Loncle. Quel aveu !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. ... d'autant que nous aurons en 1987, et dans les années qui viennent, à faire face, comme en 1986, pour des raisons purement démographiques, à un afflux annuel de 200 000 demandeurs d'emploi supplémentaires sur le marché du travail ;

d'autant que notre appareil de production recèle encore d'immenses possibilités de productivité que la concurrence internationale nous oblige à mobiliser.

Face à cette situation, monsieur Le Garrec, deux voies s'imposent à tout gouvernement responsable.

Il faut tout faire pour améliorer la compétitivité des entreprises car c'est la clé de tout : seules les entreprises créent l'emploi, par les emplois qu'elles génèrent directement et par les activités qu'elles permettent de financer en contribuant à la richesse nationale.

M. Jean-Louis Goaduff. Absolument ! Ils l'avaient oublié en 1981 et en 1984 !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Il faut aussi tout faire pour multiplier, hors des entreprises, les alternatives positives au chômage. Il existe des possibilités d'activité qui peuvent être offertes aux chômeurs et qui peuvent, de surcroît, apporter un plus à l'ensemble de la collectivité.

Dans cet immense effort, les collectivités locales et les associations ont également un rôle à jouer.

M. Gérard Collomb. Ça suffit !

M. le ministre des affaires sociales et de l'emploi. Je suis certain qu'elles sauront, comme hier, assumer leurs responsabilités car, au-delà de nos divisions, face à ce fléau qui déstabilise les individus et les familles et qui mine les fondements de notre société, face à un fléau que nous aurons eu, les uns et les autres, tant de difficultés à conjurer... (*Ça suffit ! Ça suffit ! sur les bancs du groupe socialiste*), nous devons, je pense, pouvoir nous rassembler. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

ÉTUDES MÉDICALES

M. le président. La parole est à M. Claude Bartolone.

M. Claude Bartolone. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'éducation nationale, chargé de la recherche et de l'enseignement supérieur.

Monsieur le ministre, d'une semaine à l'autre, le ton de M. Séguin change, mais le résultat de la politique qu'il soutient reste la même : il vient de nous annoncer très calmement, une nouvelle fois, l'horizon des trois millions de chômeurs. (*Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Comme vous l'ont précédemment démontré mes collègues, nous retrouvons le même problème : une nouvelle session parlementaire qui vous voit continuer les mêmes erreurs.

M. Arthur Dehaine. Quant à vous, vous ne proposez rien !

M. Claude Bartolone. Voilà qu'est annoncée aujourd'hui une nouvelle loi universitaire qui intéresse, cette fois-ci, le troisième cycle des études médicales.

Ce nouveau texte, en remettant en cause l'internat pour tous, généralistes et spécialistes, adopté en décembre 1982, dévalorise la formation du médecin généraliste et donc toute la médecine générale. Cela entraîne des protestations de toutes parts. L'ensemble des organisations de médecins généralistes ont d'ailleurs eu l'occasion de vous le faire savoir.

M. Philippe Legras. C'est faux !

M. Claude Bartolone. Des mouvements de grève touchent plusieurs centres hospitaliers universitaires de Paris et de province et des étudiants en grève sont menacés d'être réquisitionnés.

M. Jean-Paul Séguéla. Lesquels ? Des noms !

M. Claude Bartolone. Après la manifestation de jeudi dernier, une nouvelle est annoncée pour le 29 avril.

Alors que, saisi de ce nouveau texte, le conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche l'a rejeté, pourquoi, monsieur le ministre, inquiéter par une nouvelle loi les étudiants en médecine qui travaillaient tranquillement ?

Pourquoi proposer des mesures qui dévalorisent la médecine générale ? (*Protestations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Pourquoi ne pas suivre le bon sens et ne pas établir avant toute nouvelle loi le bilan de la précédente comme le prévoyait le législateur au bout de cinq ans ?

M. Jean-Paul Séguéla. Et vous, qu'avez-vous fait ?

M. Claude Bartolone. Pourquoi, avant de vous lancer dans la périlleuse aventure d'une autre loi, déjà rejetée, ne pas davantage écouter, et consulter, l'ensemble des intéressés ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale, chargé de l'enseignement.

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, aujourd'hui, la médecine est organisée en France en une médecine générale d'un côté et une médecine de spécialités de l'autre. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Il est essentiel que la formation dispensée soit une formation de qualité, qu'elle s'adresse aux généralistes ou aux spécialistes.

M. François Loncle. Lieu commun !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Il en va de l'avenir de la médecine. Il en va également de l'avenir de l'économie de la santé. (*Génial ! sur les bancs du groupe socialiste.*) Vous auriez peut-être pu vous en apercevoir, mesdames, messieurs les socialistes, il y a quelque temps. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.* - *Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Cette formation comporte aujourd'hui deux cursus. Le premier est spécifique aux généralistes...

Un député du groupe socialiste. C'est creux !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Rappelons que la médecine générale est aujourd'hui la clé de voûte de la médecine. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Le cursus de médecine générale qui dure deux années a été baptisé depuis peu « internat de médecine générale ».

Nous pensons, et c'est le problème essentiel de ce que vous appelez une grande contestation, qui est en fait limitée à quelques-uns... (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. François Loncle. Elle est nulle !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Nous pensons, disais-je, qu'il est plus juste de l'appeler « résidanat », sans d'ailleurs pour autant en modifier les conditions d'accès qui restent définies par les décrets d'application de la loi de 1982.

M. Claude Bartolone. Les intéressés apprécieront !

Un député du groupe socialiste. Provocatrice !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Il faut que les étudiants sachent, malgré la désinformation que certains veulent essayer de faire passer, ... (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Paul Séguéla. Et d'une façon systématique !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. ... qu'ils conserveront le même statut, la même rémunération, la même formation hospitalière, et cela est d'ailleurs précisé par la loi.

En fait, le changement porte essentiellement sur le titre.

Pourquoi changer le titre ? Parce que le titre d'interne que vous avez démagogiquement créé en 1982 et repris dans la loi de 1984 - ô combien contestée, ne l'oubliez pas ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*), et plusieurs fois modifiée - créait une ambiguïté entre deux situations, entre deux cursus : d'une part, l'internat de médecine générale d'une durée de deux ans, accessible sans concours et, d'autre part, l'internat, d'une durée de quatre ans, auquel on accède après un concours difficile. Résultat : ceux qui ont passé le concours et les autres se trouvent dans la même situation.

Il nous paraît logique de sortir de cette ambiguïté, mais il n'est pas question pour autant de remettre en cause la formation des généralistes. Au contraire !

M. Pierre Mezèsud. Très bien !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Nous voulons renforcer la qualité de la formation des généralistes, et même plus : nous voulons rétablir, ce qui est demandé par tout le monde, l'assistantat des hôpitaux et offrir la possibilité aux généralistes de faire une carrière hospitalière, ce qui est également réclamé par tous.

Nous souhaitons refuser toute sélection par l'échec...

M. Philippe Auberger. Très bien !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. ... et faire en sorte que tous les médecins choisissent librement leur voie en fonction de leurs goûts.

M. Louis Lauga. Très bien !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Après quoi, nous nous engageons à leur apporter une formation de qualité. (*Très bien ! sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.* - *Exclamations et rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

C'est aussi parce que nous avons cette conception de la fonction et de la carrière médicale que nous voulons un large accord sur tout texte tendant à modifier la situation actuelle.

M. Robert-André Vivien. Très bien !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Contrairement à ce que vous dites, messieurs (*Et mesdames ! sur les bancs du groupe socialiste*), un grand nombre de mesures de ce texte ont déjà recueilli un très large consensus, telles que, par exemple, celles concernant la suppression de l'examen classant validant de fin de deuxième cycle et le maintien du certificat de synthèse clinique et thérapeutique.

M. Louis Lauga. Très bien !

Mme Michèle Alliot-Marie, secrétaire d'Etat. Je pense aussi à l'internat de spécialité, réuni avec la disparition des filières qui créaient des cloisonnements incompatibles avec une formation spécialisée moderne ; ainsi qu'à la possibilité rendue aux internes de soutenir leur thèse avant la fin de leur internat, disposition essentielle pour un certain nombre des élèves partant en coopération ou en stage à l'étranger, ou encore pour ceux de l'école de santé des armées.

Nous, messieurs (*Sexiste ! sur les bancs du groupe socialiste*), nous avons choisi la voie de la discussion ouverte. La preuve, même si cela vous dérange, c'est que Mme Barzach a reçu les étudiants à plusieurs reprises, tout comme M. Valade, hier encore.

Nous, nous ferons un texte qui recueillera un consensus, un texte qui n'aura pas besoin d'être remis en cause trente-six fois comme le vôtre !

Je dirai, en particulier à tous les étudiants, que, pour eux comme pour nous, la porte de la discussion reste ouverte car c'est ainsi que nous leur assurerons la meilleure formation : une formation de qualité dont la France a besoin ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

COMMÉMORATION DU GÉNOCIDE ARMÉNIEN

M. le président. La parole est à M. Jean-Hugues Colonna.

M. Jean-Hugues Colonna. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre des affaires étrangères.

Monsieur le ministre, l'actualité nous invite à saluer le retour à Valence de la famille Dersarkissian. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nos compatriotes ont pu quitter l'Arménie soviétique grâce aux efforts, réguliers et constants, conduits durant plusieurs années, notamment grâce à votre action personnelle en qualité d'ambassadeur de France et à l'intervention décisive de M. le président de la République lui-même. (*Ah ! sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Monsieur le ministre, l'actualité, c'est aussi le fait que nos compatriotes d'origine arménienne commémorent cette semaine, dans le recueillement et la dignité, le premier génocide de ce siècle : il y a soixante-douze ans, en 1915, commençait le calvaire d'un peuple victime d'un véritable massacre d'Etat.

Pour ce qui les concernait, les deux gouvernements qui ont précédé celui auquel vous appartenez ont reconnu la réalité du génocide. Le Parlement européen va débattre de cette question au mois de mai prochain.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, m'exposer la position officielle du Gouvernement français sur ce problème ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jean-Bernard Reimond, ministre des affaires étrangères. Monsieur le député, comme vous, le Gouvernement est satisfait du retour de la famille Der Sarkissian pour lequel beaucoup a été fait. Je considère que c'est le bon signe d'une évolution, qui n'en est qu'à ses débuts, en matière de respect des droits de l'homme en Union soviétique.

En ce qui concerne la communauté arménienne, nous savons que, tout entière, elle commémore chaque année, le 24 avril, les massacres dont elle a été la victime en 1915 et qu'elle a vécus comme un génocide.

L'année dernière, à pareille époque, j'avais déjà eu l'occasion de dire devant votre assemblée que la France et son Gouvernement n'oublient pas ce très grand drame. Je voudrais aujourd'hui dire à nouveau les sentiments de compassion que nous portons aux victimes de cette tragédie.

L'hommage qui leur est rendu en ce jour doit également être considéré comme un acte de reconnaissance et de sympathie à l'égard de la communauté arménienne installée dans notre pays. Nous n'oublions pas que cette communauté a contribué et contribue à l'enrichissement culturel et au développement économique de notre pays.

Il reste que nous ne saurions imputer au peuple et au gouvernement turcs d'aujourd'hui la responsabilité d'un massacre intervenu sous l'empire ottoman il y a soixante-douze ans et encore moins apporter notre caution à des revendications qui menacent l'intégrité de la République turque.

Enfin, si le gouvernement français s'incline devant les morts de 1915, il ne saurait admettre les actions terroristes qui prétendent répliquer aujourd'hui au drame d'hier et que la communauté arménienne dans son ensemble condamne sans restriction. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

PROGRAMME HERMÈS

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

M. Michel Debré. Messieurs les ministres, nous fêtons cette année le vingt-cinquième anniversaire de la création du Centre national d'études spatiales.

C'est une date. En effet, si la France est devenue la troisième puissance spatiale, si elle a pu entraîner nos partenaires européens vers d'importantes réalisations dont Ariane est le symbole, c'est à l'activité du Centre national d'études spatiales que la France le doit.

Me semble-t-il, c'est de tous les bancs de cette assemblée que peut venir un élan de reconnaissance - le mot n'est pas trop fort - à l'égard des administrateurs, des ingénieurs, des chercheurs à qui l'on doit ce succès, également à l'égard des entreprises qui, dans le sillage du Centre national d'études spatiales, ont donné à la France une industrie de grande valeur. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Lors de son voyage en Guyane, d'ailleurs, le Premier ministre a salué les responsables du centre national de Kourou et les réalisations qui y ont été faites.

Depuis vingt-cinq ans, les choses ont bien changé. Compte tenu des ressources en énergie et en minerais qui sont désormais à la portée des prochaines générations, ce qui était, il y a vingt-cinq ans, une simple aventure devient maintenant espoir ou volonté de conquête.

La France, messieurs les ministres, se doit de continuer l'œuvre entreprise. Elle se doit d'apporter aux jeunes générations une capacité nationale neuve. Elle se doit de développer la troisième puissance spatiale. Elle se doit de continuer à entraîner ses voisins, et notamment l'Allemagne, vers cette grande œuvre pacifique aux perspectives exceptionnelles.

Deux projets ont été arrêtés : un avion habité et une station orbitale.

Pour ce qui concerne l'avion habité, Hermès, où en sommes-nous ? Telle est la question que je me permets de poser aux différents membres du Gouvernement : au ministre de la recherche, à vous, monsieur le ministre de l'industrie, au ministre des affaires étrangères, à vous tous, messieurs les ministres.

Le projet a pris du retard par rapport au plan initial. Les questions que je vous pose sont claires. Où en sont les études ? Où en sont les fabrications ? Quand Hermès sera-t-il une réalité ? Quels seront les participants ?

Le meilleur moyen de fêter dignement ce vingt-cinquième anniversaire du Centre national d'études spatiales est, me semble-t-il, une prise de position claire du Gouvernement et, le cas échéant, du Parlement ainsi que des engagements précis. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.

M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Monsieur le Premier ministre, lorsqu'il y a vingt-cinq ans le général de Gaulle créait le Centre national d'études spatiales, la conquête de l'espace n'en était qu'à ses balbutiements.

Le premier satellite jamais lancé, le Spoutnik, n'avait que cinq ans d'âge, et le président John Kennedy invitait ses compatriotes à se lancer à la conquête de ce qu'il appelait ce « nouvel océan » ouvrant aux explorateurs du XX^e siècle la porte d'un immense champ d'exploration, comme vous l'avez souligné.

Depuis, que de chemin parcouru ! Aux Etats-Unis, en Union soviétique, mais aussi, vous avez raison de le souligner, en France et en Europe, grâce aux exceptionnelles performances du C.N.E.S.

L'aventure - vous l'avez dit - est devenue un espoir. Mais ce n'est pas seulement un espoir américain ou soviétique ; c'est aussi un espoir européen, un espoir français.

L'espace est devenu une réalité qui mobilise des milliers de chercheurs et d'industriels de tous les pays. La France, fidèle à son histoire de pionnier de l'aéronautique, a su prendre les devants et, aujourd'hui, elle joue un rôle moteur dans la conquête spatiale où l'Europe est la troisième puissance mondiale. Nous avons une bonne maîtrise des lanceurs de satellites. Je ne citerai qu'un seul exemple : Arianespace qui, depuis 1980, occupe la moitié du marché des lancements de satellites commerciaux occidentaux.

J'ajoute, pour que l'on mesure bien cette performance, que cette place, la France l'a acquise grâce à des moyens incomparablement plus modestes : le budget du C.N.E.S. est le dixième du budget civil de la N.A.S.A., ce qui démontre la qualité de l'effort français, la qualité de nos équipes.

Sur ce chemin, le programme d'avion spatial Hermès représente, vous avez raison de le souligner, un élément extrêmement important.

Où en sommes-nous ? Vous le savez, en octobre dernier, le Gouvernement, en décidant la participation française à la phase d'études, dite « phase préparatoire », de ce programme de l'agence spatiale européenne, a confirmé son attachement au projet, dont l'objectif est de donner à l'Europe son autonomie en matière de vols habités dans l'espace.

Aujourd'hui, cette phase d'études, comme celle du programme Ariane 5 et du programme Columbus, est en cours. Le programme d'avion spatial Hermès, comme d'ailleurs les programmes de lanceur Ariane 5 et d'éléments de station orbitale Columbus font l'objet de programmes préparatoires au sein de l'agence spatiale européenne.

Ces phases préparatoires ont pour but de préciser la définition générale, les principales étapes de développement, le calendrier de réalisation et le coût prévisionnel de ces trois grands projets.

Compte tenu de l'ampleur et de la complexité de chacun de ces programmes, des interactions existent évidemment entre ces programmes et l'évolution des négociations en cours avec les Etats-Unis au sujet de la station spatiale. Et ce n'est pas, monsieur le député, avant le mois de novembre 1987 que pourra se tenir la conférence des ministres des pays membres de l'agence spatiale européenne, qui devra alors prendre les décisions capitales relatives au redémarrage des phases de développement d'Hermès, d'Ariane 5 et de Columbus.

Il apparaît donc que ce n'est que dans quelques mois que pourra être précisé ce calendrier, que vous souhaitez, du programme Hermès.

Dores et déjà, je peux cependant vous indiquer deux choses : premièrement, le démarrage de la phase de développement devrait intervenir en 1988 ; deuxièmement, le premier vol de l'avion spatial devrait intervenir dans un délai de l'ordre de deux à quatre ans après l'entrée en service opérationnel du lanceur Ariane 5.

M. François Loncle. Ce n'est pas une réponse, c'est un rapport fleuve !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T et du tourisme. Je rappelle que ce lanceur est prévu pour 1995. La quasi-totalité de nos partenaires européens se sont déclarés intéressés par ce programme et la France envisage d'y participer à hauteur de 45 p. 100, l'Allemagne, elle, à concurrence de 30 p. 100.

Voilà le point que je peux faire à ce jour sur le programme Hermès.

Monsieur le Premier ministre, 1987 marque, comme vous l'avez dit, le vingt-cinquième anniversaire de la création du C.N.E.S. par le général de Gaulle. C'est effectivement l'occasion pour la communauté nationale de marquer sa reconnaissance et sa confiance, à tous ceux qui, notamment au C.N.E.S., mais aussi dans un nombre sans cesse croissant d'entreprises industrielles, ont contribué aux succès du passé, et contribueront, nous en sommes sûrs, aux succès de l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

GRANDS AXES ROUTIERS EN POITOU-CHARENTES

M. le président. La parole est à M. Pierre-Rémy Houssin.

M. Pierre-Rémy Houssin. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Monsieur le ministre, ici-même, il y a huit jours, un parlementaire s'exprimait ainsi : si la richesse crée la route, la route peut amener la richesse. Ce qui veut dire que si l'on n'a pas la chance de maître riche et que les fées qui président à l'aménagement du territoire ne se soient pas penchées sur le berceau de certaines régions, on est condamné à la pauvreté.

Or, dans le cadre du C.I.A.T., M. le Premier ministre a lancé un programme ambitieux d'autoroutes. On a enfin compris que le jacobinisme routier parisien était néfaste et que le XXI^e siècle passait par une France irriguée par de grands axes transversaux. Nous nous en réjouissons pour notre pays.

Cela dit, monsieur le ministre, les engagements solennels qu'a pris l'Etat sur les grands axes routiers vont-ils être remis en cause ? Depuis 1972, les ministres de l'équipement successifs ont promis de mettre la route nationale 10 entre Poitiers et Bordeaux à deux fois deux voies. Certains s'étaient même engagés sur les tronçons Poitiers-Angoulême à échéance 1978 et Angoulême-Bordeaux à échéance 1980.

Or, même si certaines améliorations ont été réalisées, les élus de cette région, parmi lesquels notre collègue Francis Hardy et moi-même, sont un peu comme sœur Anne, ils ne voient rien venir.

A la hauteur d'Angoulême, la route nationale 10 supporte 20 000 véhicules par jour : sur le tronçon girondin, cher à M. le président de l'Assemblée nationale, plus de 16 000 véhicules par jour, et ce avec 35 p. 100 de poids lourds. En outre, l'autoroute Lyon-Périgueux, bien que nécessaire, ne spoulerait pas l'axe Centre Europe-Atlantique, en particulier dans sa section terminale, pour la traversée du Poitou-Charentes en direction des ports de l'Atlantique de Nantes et de La Rochelle-la-Pallice.

Nos interrogations sont les suivantes : est-il bon d'engager d'autres travaux avant de terminer ceux qui ont été promis ? Sur les 700 millions de francs qui vont être redéployés en 1987 pour les grands axes routiers, quelle est la part réservée au Poitou-Charentes et en particulier à la Charente qui reste le seul département enclavé de la région ? Maintenez-vous l'engagement de vos prédécesseurs de faire de la route nationale 10 une voie conforme à une route express et, dans l'affirmative, quel en est le calendrier ?

M. René Drouin. Le Gouvernement ne tient pas ses promesses !

M. Pierre-Rémy Houssin. Maintenez-vous les engagements pris sur la route nationale 141, entre Angoulême et La Rochelle par Cognac et Saintes, d'une route à grande circulation et, là encore, quel pourrait être le calendrier ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, pour m'être rendu à votre invitation et à celle de M. Chavanes il y a quelques semaines dans les Charentes...

M. Philippe Marchand. La Charente !

M. André Laignei. Il ne connaît pas sa géographie !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... je mesure l'attente des populations mais aussi le poids des frustrations du passé que vous avez rappelées tout à l'heure.

Je vous apporterai, pour être précis, quatre réponses.

Premièrement, la région Poitou-Charentes et le département de la Charente vont bénéficier dans leurs relations avec les autres régions d'une amélioration substantielle de la circulation.

Deuxièmement, les axes majeurs que vous avez rappelés, particulièrement la route nationale 10 et l'axe Centre Europe-Atlantique, bénéficieront d'une accélération du programme du fait même des financements engagés pour les 1 500 kilomètres d'autoroutes par des voies autres que budgétaires.

M. François Loncle. Des voies sans issue !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Troisièmement, dès 1987, et vous le savez, monsieur Houssin, une amélioration notable des crédits a été obtenue en faveur de votre département pour les améliorations sur ces deux axes essentiels pour la vie du Poitou-Charentes.

Enfin, au-delà de 1987, comme je l'ai confirmé à M. Monory, à vous-même et à M. Chavanes, un calendrier de réalisation va être établi dans les trois ou quatre mois et je me rendrai dans la région Poitou-Charentes pour l'étudier avec les élus. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. André Laignei. Et la nationale 20 ?

IMPORTATIONS DE MAÏS AMÉRICAIN EN EUROPE

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

M. Michel Gonelle. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

L'accord intervenu le 30 janvier dernier entre la Communauté européenne et les Etats-Unis sur les importations de maïs et de sorgho...

M. Jacques Roger-Machart. Mauvais accord !

M. Michel Gonelle. ... originaires des pays tiers a suscité l'émotion légitime de tous les producteurs concernés, notamment dans le Sud-Ouest de la France. Il est vrai que les négociateurs de l'élargissement du Marché commun auraient dû, à l'époque, respecter les règles du commerce international, les règlements du G.A.T.T. et prévoir, monsieur le ministre de l'agriculture, comme vous l'avez demandé d'ailleurs à ce moment-là, une négociation (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*) sur la juste répartition entre les Dix des compensations que les Etats-Unis ne manqueraient pas d'exiger pour la perte du débouché espagnol.

C'est évidemment cette incurie qui est la cause directe de nos difficultés actuelles. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. André Fanton. Très bien !

M. Michel Gonelle. L'accord du 30 janvier a néanmoins permis d'éviter deux écueils redoutables : d'abord, l'escalade du conflit, qui aurait débouché sur une guerre commerciale dommageable pour tous, en particulier pour les produits français comme le cognac, le vin blanc ou le fromage, qui étaient les plus visés ; ensuite, le discrédit sur le fonctionnement du G.A.T.T....

Un député du groupe socialiste. Et du ministre de l'agriculture.

M. Michel Gonelle ... car les contreparties aux pays tiers sont légitimes au plan du droit international lorsque ceux-ci ont subi les conséquences d'une union douanière. Aujourd'hui, les producteurs de maïs français supportent les conséquences de l'incurie de vos prédécesseurs, monsieur le

ministre. (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe socialiste. - Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*) Le marché français est gravement menacé par le prix de campagne 1987-1988. On annonce même une réduction de surface en 1987 de l'ordre de 100 000 à 150 000 hectares. Alors que nous pouvions escompter un débouché vers l'Espagne pour environ 4,5 millions de tonnes de maïs, l'accord du 30 janvier concède plus de la moitié de ce débouché aux pays tiers, dont les Etats-Unis, sans compter l'accord avec le Portugal qui consiste à renoncer à toutes nos exportations de céréales pendant cinq ans vers ce pays.

Vous avez obtenu, monsieur le ministre, l'engagement solennel de la Commission, devant le Conseil des ministres de la Communauté, de prévenir les répercussions négatives de l'accord sur les producteurs de maïs français.

M. André Laignel. A quoi sert Guillaume ?

M. Michel Gonelle. Mais, vous le savez, les craintes à l'égard de cet accord sont nombreuses dans ma région. C'est pourquoi je vous demande quelles sont les mesures concrètes envisagées ou déjà adoptées à la suite des promesses qui vous ont été faites.

M. André Laignel. A quoi sert Guillaume ?

M. Michel Gonelle. Plus précisément, quelles garanties ont été fournies au Gouvernement français pour la mise en place d'un dispositif de compensation ? Quelles mesures sont déjà acquises pour compenser les effets de l'accord intérimaire...

Plusieurs députés du groupe socialiste. Rien !

M. Michel Gonelle. ... de juillet 1986...

Plusieurs députés du groupe socialiste. Zéro !

M. Michel Gonelle. ... et celui du 30 janvier 1987 ?

Plusieurs députés du groupe socialiste. Zéro !

M. Michel Gonelle. Quelles mesures permanentes le Gouvernement français compte-t-il obtenir pour garantir la situation des producteurs français de maïs pour la durée de l'accord ?

M. André Laignel. Une bulle !

M. Michel Gonelle. Et enfin, quelles mesures spécifiques...

M. André Laignel. Vous savez bien qu'il est nul !

M. Michel Gonelle. ... dans le secteur du maïs sont-elles proposées par le Gouvernement français dans le cadre de la fixation des prix pour la campagne 1987-1988, en particulier en ce qui concerne l'intervention ? Je vous remercie, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. André Laignel. Vous savez bien qu'il est mauvais, que c'est une nullité !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. François Loncle. Il va encore hurler !

M. François Guillaume, ministre de l'agriculture. Je voudrais tout d'abord remercier M. Gonelle de sa question. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) J'avais d'ailleurs eu l'occasion de m'entretenir avec lui et les parlementaires du « groupe maïs » de cet important problème au cours du mois de janvier.

Il est exact, monsieur Gonelle, que le contentieux entre la Communauté et les Etats-Unis aurait pu être évité par un règlement de cette question avant la signature effective du traité d'adhésion de l'Espagne, mais cela n'a pas été fait. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste. - Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R. et sur divers bancs du groupe U.D.F.*)

M. André Laignel. Cette réponse est affligeante !

M. le ministre de l'agriculture. Ce contentieux s'est conclu, le 30 janvier dernier, grâce à un accord négocié par la commission. Cet accord a permis d'éviter une guerre commerciale qui se serait développée, comme vous l'avez fait remarquer, à l'encontre de nos cognacs, vins et fromages. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

A l'accord ainsi négocié par la commission, le Gouvernement français avait alors subordonné son acceptation à un engagement de la commission qui fut annexé au procès-verbal du conseil des ministres de la Communauté...

M. Jean Le Garrec. C'est incompréhensible !

M. le ministre de l'agriculture. ... en dépit d'ailleurs de l'opposition de la plupart de nos partenaires. Cet engagement stipulait que la commission utiliserait tous les instruments de gestion du marché, y compris à l'exportation, pour éviter que l'accord n'ait des répercussions négatives sur les producteurs de maïs. En application de cet engagement, j'ai veillé à ce que les mesures souhaitées par les producteurs soient adoptées sans tarder. Elles assureront l'écoulement total de la production de la campagne 1986-1987 et le soutien du marché du maïs...

M. François Patriat. Jusqu'aux présidentielles !

M. le ministre de l'agriculture. ... jusqu'à l'ouverture de la prochaine campagne. J'ai obtenu, en effet, que l'intervention, qui prenait fin en principe le 30 avril 1987, soit rouverte du 15 au 30 juin 1987 aux conditions de prix du mois d'avril. Cette mesure vise une quantité maximale de 700 000 tonnes.

M. François Patriat. Nous voilà rassurés !

M. le ministre de l'agriculture. Il ne semble d'ailleurs pas qu'il sera nécessaire d'utiliser totalement ce contingent, car la situation actuelle du marché n'est pas mauvaise au niveau des prix.

Néanmoins, la commission a décidé d'exporter 500 000 tonnes de maïs français sur pays tiers et, à ce jour, ce tonnage a été couvert puisque des restitutions à l'exportation ont été octroyées pour 507 000 tonnes. Cette mesure, initialement réservée aux marchés du sud de la Loire, a été étendue à toute la France en attendant qu'une adjudication permanente intéressant la Communauté dans son ensemble soit mise en place.

Par ailleurs, dans le cadre de la négociation en cours sur les prix agricoles, j'ai demandé au conseil des ministres de la Communauté de confirmer les garanties actuelles que l'organisation commune de marchés procure aux producteurs de maïs, c'est-à-dire le maintien de la durée d'intervention, que la commission se proposait de réduire à quatre mois, et la préservation du système des majorations mensuelles, dont la commission suggérerait la quasi-suppression. Ces mesures sont, en effet, les meilleures protections contre les perturbations éventuelles provoquées par l'accord du 30 janvier. Elles apporteront une réponse à l'inquiétude légitime des producteurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R. et sur quelques bancs du groupe U.D.F. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

REPORT DES ÉLECTIONS AUX COMITÉS GÉNÉRAUX DU PRINTEMPS À L'AUTOMNE 1988

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Masson.

M. Jean-Louis Masson. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

L'élection présidentielle devant avoir lieu en avril 1988...

M. Michel Sapin. C'est un « scoop ! »

M. Jean-Louis Masson. ... ne serait-il pas souhaitable de reporter les élections cantonales prévues en mars au mois de septembre ? De la sorte, on éviterait de juxtaposer des élections d'intérêt local avec des élections nationales qui n'ont pas du tout le même enjeu.

Par ailleurs, lors de l'élaboration du découpage des circonscriptions législatives, l'existence d'anomalies dans la délimitation de certains cantons avait été implicitement reconnue puisqu'il avait été admis, par exemple, que les cantons formés de parties disjointes pourraient être partagés entre plusieurs circonscriptions législatives. Lorsque cette faculté a été retenue, c'est-à-dire lorsque des cantons sont à la fois formés de parties disjointes et partagés entre plusieurs circonscriptions législatives, le Gouvernement envisage-t-il de procéder, à terme, aux rectifications nécessaires pour éliminer les cas les plus aberrants ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R. et sur quelques bancs du groupe U.D.F.*)

M. François Loncle. Charcutage ! A quels cas pensez-vous ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé de la sécurité.

M. André Laignel. Voilà le charcutier !

M. Robert Pandraud, ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, chargé de la sécurité. Monsieur le député, ma réponse sera brève. Compte tenu de la simultanéité des dates de l'élection présidentielle et de celles prévues pour les élections cantonales, le Gouvernement se propose, comme les gouvernements précédents l'ont fait en pareil cas, de reporter de six mois les élections cantonales. Très bientôt, un projet de loi sera déposé en ce sens à l'Assemblée nationale.

Deuxièmement, il est vrai que certains cantons méritent une étude, et notamment celui de Montigny-lès-Metz (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste*)...

M. André Laignel. Au hasard !

M. Jean Le Garrac. Découpage *ad hoc* !

M. Gérard Collomb. Ça valait une question d'actualité !

M. le ministre chargé de la sécurité. ... qui est le seul à présenter la caractéristique d'être formé de trois ensembles territoriaux non limitrophes. Cette étude est en cours et nous verrons quelle configuration il convient de donner à ce découpage cantonal. (*Nouvelles exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Aucune solution n'a encore été dégagée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et sur quelques bancs du groupe U.D.F. - Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET PROBLÈME SPÉCIFIQUE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

M. le président. La parole est à M. Jean-Jack Salles.

M. Jean-Jack Salles. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, le comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril vient de décider la réalisation de 1 500 kilomètres supplémentaires d'autoroute à l'horizon 95. Ce très important rattrapage au plan des équipements autoroutiers va enfin mettre un terme à l'isolement de certaines régions, telles que l'ouest ou le centre de la France. (*Interruptions sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Écoutez, messieurs !

M. Jean-Jack Salles. Le second objectif, non moins essentiel, réside dans le désengorgement de l'Île-de-France. Nous avons noté avec grande satisfaction que l'accélération du contrat de Plan Etat-région allait permettre d'offrir avant dix ans aux Franciliens à la fois l'autoroute A 86 et la rocade interdépartementale des villes nouvelles et d'arrêter enfin la chute des crédits d'Etat constatée depuis six ans en ce domaine. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*) Ceux-ci sont en effet passés, sur cette période, de 56 à 37 p. 100 du total des crédits.

Néanmoins, la réalité des transports en Île-de-France demeure préoccupante avec 20 millions de déplacements motorisés par jour, chiffre qui connaît une progression de 1,6 p. 100 chaque année. Les voies rapides et les autoroutes d'Île-de-France concentrent les trois quarts des bouchons français. Le coût pour notre économie nationale est considérable et se chiffre en milliards d'heures perdues.

M. André Laignel. Et la nationale 20 ?

M. Jean-Jack Salles. Les transporteurs routiers ont chiffré à 600 millions de francs par an le coût de ces bouchons. On ne peut donc, monsieur le ministre, que se réjouir des décisions du C.I.A.T. et vous féliciter de cet effort sans précédent. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Cependant, un certain nombre d'interrogations demeurent...

M. Gérard Collomb. A Saint-Chamond ?

M. Jean-Jack Salles. ... non pas dans le calendrier de mise en œuvre de ce schéma autoroutier, mais dans son intégration au tissu routier et urbain existant. J'en retiendrai au moins quatre en raison des inquiétudes qu'elles suscitent.

L'autoroute A 5 Paris-Troyes, quant à son raccordement à la voirie urbaine et à la route nationale 6 et son prolongement par la liaison R.N. 6 - A 6.

M. André Laignel. Et la 20 ?

M. Jean-Jack Salles. L'autoroute A 14, dans son traitement particulier indispensable pour préserver l'environnement, notamment aux abords de Saint-Germain-en-Laye. (*Et la 20 ? Et la 5 ? Et la 12 ? sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, veuillez laisser parler M. Salles !

Plusieurs députés du groupe socialiste. Ce n'est pas une question, c'est un catalogue !

M. le président. Vous n'avez pas la parole ! Il est seul à l'avoir, alors écoutez-le, je vous en prie ! Cette obstruction est insupportable ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Vous n'êtes pas les héros d'Homère pour vous lancer de telles invectives !

M. Robert-André Vivien. Mais nous ne disons rien, nous !

M. le président. Pour une fois, ce n'est pas vous, monsieur le rapporteur général ! (*Rires.*)

Écoutez M. Salles.

M. Jean-Jack Salles. Troisièmement, l'accueil de l'autoroute A 15 entre le pont de Gennevilliers et Paris, dans sa traversée entre Clichy et Saint-Ouen.

Enfin, l'autoroute A 104, dans sa vocation à recueillir une partie du trafic provenant de Seine-Saint-Denis, notamment par l'aménagement des bretelles de raccordement nécessaires au niveau des routes nationales 3 et 34. (*Interruptions sur les bancs du groupe socialiste.*)

A propos des rocadés A 104 et A 86, permettez-moi, monsieur le ministre, d'insister sur leur double vocation : offrir une respiration nouvelle à la région Île-de-France, le boulevard périphérique cessant d'être le passage obligé de la Méditerranée à la Scandinavie, mais aussi apporter une réponse pour les trois cinquièmes des déplacements motorisés qui sont des trajets de banlieue à banlieue. (*Bruit continu sur les mêmes bancs.*)

Je rappelle à toutes fins utiles que l'Île-de-France, c'est dix millions d'habitants et un Français sur cinq. Donc, pour assurer la plus grande fluidité du trafic dans cette région, ne convient-il pas, monsieur le ministre, d'une part, d'y développer les transports en commun par le raccordement et l'unification des différentes rocadés en site propre de banlieue à banlieue...

M. François Loncle. Et la rue Pigalle ?

M. Michel Margnes. Et le boulevard de Nanterre ?

M. Jean-Jack Salles. ... d'autre part, d'envisager la desserte routière des futures interconnexions du T.G.V. et, enfin, de porter une attention toute particulière aux débouchés en zone urbaine dense des voies rapides et autoroutières ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.F. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que chaque groupe dispose librement de son temps de parole.

M. Jean Ueberschiag. Les socialistes n'aiment pas la liberté !

M. le président. Par conséquent, écoutons toujours les questions !

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président, je résumerai mon propos. (*Ah ! sur les bancs du groupe socialiste.*) Comme vous l'avez signalé, monsieur Salles, le maintien au niveau des années précédentes des crédits de l'Etat et de la région pour l'équipement de l'Île-de-France, ce serait l'assurance de ne voir aucune amélioration dans les conditions de vie des dix millions d'habitants de la région parisienne. (*Applaudissement sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

L'intérêt de l'action du C.I.A.T., c'est aussi d'avoir abordé les problèmes des conditions de vie futures et des conditions de circulation de région à région dans la région parisienne. Le schéma retenu en coopération avec les responsables de la région prévoit un quasi-doublement du rythme des travaux sur les cinq années à venir : 12 milliards de francs au lieu

des 6,4 milliards prévus initialement. Ce plan ambitieux permettra l'achèvement en cinq ans de la rocade des villes nouvelles, élément essentiel de relation des régions françaises entre elles, et la réduction de vingt ans à huit ans du délai de réalisation l'A 86, équipement vital pour la politique d'aménagement du pays parce qu'il est indispensable à l'ouverture et, selon votre propre terme, à la « respiration » de la région parisienne.

Compte tenu de cette perspective générale, je répondrai par écrit aux questions multiples que vous m'avez posées. Je vous indique simplement que six mois d'études complémentaires sont nécessaires et que les travaux que vous avez signalés seront financés dans les cinq ans grâce aux moyens dégagés par le comité interministériel pour l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

MARCHÉS PUBLICS DES COLLECTIVITÉS LOCALES : INTÉRÊTS MORATOIRES

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de la privatisation.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Il n'est pas là !

M. Francis Delattre. L'article 72 de la Constitution pose le principe de la libre administration des collectivités locales par leurs conseils élus dans les conditions prévues par la loi. Avec l'encadrement de 50 p. 100 au moins de leurs ressources fiscales - taxe professionnelle, foncier non bâti - qui se surajoute au blocage des tarifs des prestations essentielles qu'elles dispensent, ce principe est pour le moins atténué.

Mais, à défaut de maîtriser leurs recettes, les maires et leurs conseils municipaux sont pour le moins attachés à décider des modalités de leurs dépenses, et en particulier de celles découlant de la négociation des contrats. Or un décret du 30 octobre 1985 relatif à l'accélération des paiements, louable dans ses intentions dès lors qu'il réprimait les abus et les mauvais payeurs, a donné prétexte à de nombreuses circulaires accouchant d'un dispositif de perception d'intérêts moratoires inique et dangereux.

Inique, parce qu'il impose un délai de quarante-cinq jours alors que celui-ci est bien souvent de quatre-vingt-dix jours dans les relations commerciales courantes.

Inique, car l'intérêt moratoire versé par les collectivités territoriales atteint le taux de 17 p. 100.

Dangereux aussi pour l'Etat.

Alors qu'elles sont totalement dépendantes des services de l'Etat, tant pour la perception que pour le versement de leurs ressources budgétaires, la difficulté principale des trésoreries provient des nombreux décalages dans la mise à disposition de leurs crédits par les services du trésor : décalage dans l'actualisation des douzièmes ; décalage dans le versement des parts des dotations globales de fonctionnement, d'équipement ou de décentralisation ; décalage de plus en plus important dans le versement des compensations dues au titre des exonérations fiscales, celle du foncier bâti par exemple. En un mot, il n'est pas rare que la trésorerie des services de l'Etat se fasse au détriment de celle des collectivités territoriales.

Dans ces conditions, dès lors qu'il sera prouvé qu'une collectivité aura été mise dans l'incapacité de faire face à une échéance de quarante-cinq jours du fait de retards dûment constatés dans le versement de ses ressources ordinaires, pourra-t-elle se retourner contre l'Etat pour financer les intérêts moratoires ainsi induits ?

Dangereuse, enfin, est la dernière circulaire émanant de la direction de la comptabilité publique. Elle organise en effet l'automatisme et l'exigibilité par les comptables des intérêts moratoires sur toutes les commandes d'un montant supérieur à 30 000 francs non réglées dans les quarante-cinq jours. Elle impose au surplus aux maires la production de trois nouveaux formulaires. Pour le moins, le décret du 30 octobre 1985 laissait, entre l'ordonnateur et ses contractants, un espace de négociation bien souvent utile, ne fût-ce qu'au contrôle de la réalité des fournitures ou des travaux faits.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre d'Etat de bien vouloir envisager l'abrogation de cette circulaire et d'instituer une législation permettant certes de réprimer les abus dans les retards de paiement nocifs pour les entreprises, mais aussi

de maintenir la liberté de négociation des contrats indispensable aux collectivités territoriales. (*Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.F. et sur divers bancs du groupe du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du budget, porte-parole du Gouvernement.

M. Alain Juppé, ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du budget, porte-parole du Gouvernement. Comme vous le savez, monsieur le député, c'est le code des marchés publics qui fixe à toutes les collectivités publiques, Etat et collectivités locales, un délai de quarante-cinq jours pour le mandatement de leurs dépenses. J'insiste bien sur le mot « mandatement ». A ce délai de mandatement s'ajoute, en effet, le délai de paiement, qui intervient lorsque le comptable procède lui-même au règlement des factures. Ceci élément permet de relativiser la comparaison que vous faisiez à l'instant avec les délais de paiement courants dans le secteur privé : le fameux délai de quatre-vingt-dix jours, dont on peut d'ailleurs se demander s'il doit constituer une référence ou s'il ne représente pas plutôt une surcharge dans les relations entre entreprises.

Pourquoi cette réglementation a-t-elle été prévue ? Tout simplement pour sauvegarder les intérêts des créanciers des collectivités publiques, très souvent de petites ou de moyennes entreprises qui, dans le passé, ont beaucoup souffert des retards de paiement. Ceux-ci n'étaient pas rares et ils aboutissaient à des déséquilibres de trésorerie, parfois même à la mise en cause de la stabilité de l'entreprise elle-même.

Ce fut un long travail pour les gouvernements successifs que de parvenir à réduire ces délais de paiement. Tous s'y sont employés et leur action a culminé dans une loi. Il ne s'agit pas, monsieur le député, de simples circulaires, celles-ci ne faisant que transcrire les dispositions prises par le législateur. Il s'agit de la loi du 9 janvier 1986, qui a garanti le versement automatique des intérêts moratoires. Ce texte a été complété par un décret, pris le 14 mars 1986 après l'avis du comité des finances locales où sont représentées toutes les collectivités territoriales, qui prévoit son application aux commandes publiques d'un montant supérieur à 30 000 francs.

On peut aujourd'hui considérer que cette action entreprise il y a plusieurs années a été couronnée de succès. En 1986, le délai moyen de règlement des dépenses des collectivités publiques s'établissait en effet à quarante-trois jours, alors qu'il était encore de quarante-six jours l'année précédente.

La partie n'est pas gagnée pour autant. Si nous voulons préserver la situation financière de ces P.M.E. souvent fragiles en trésorerie, il faut maintenir une sanction pour le non-respect des délais de paiement. Cette sanction, c'est un taux des intérêts moratoires qui, certes, est pénalisant, et je reconnais bien volontiers que cela mérite réflexion. Vous savez sans doute que ce taux est fixé par rapport au taux des obligations cautionnées, majoré de deux points et demi ; par ce calcul, on aboutit en effet à 17 p. 100.

Nous avons entrepris, au ministère de l'économie, des finances et de la privatisation, une réflexion sur ce point pour examiner dans quelle mesure il serait possible de modifier la base de calcul de ces intérêts moratoires de manière à déboucher sur une réduction du taux actuellement applicable qui, par rapport au taux d'inflation, est en effet très lourd.

Telle est la philosophie du système qui a été mis en place au fil des ans.

J'ajoute que toutes les précautions ont été prises pour que ce système protecteur des créanciers des collectivités publiques n'impose pas à ces dernières des contraintes excessives. Voici, par exemple, trois de ces précautions.

D'abord, le mandatement d'office des intérêts moratoires ou des dépenses non mandatées en temps voulu n'intervient qu'après que le préfet a pris l'attache de l'ordonnateur responsable.

Ensuite, j'ai donné pour instruction à mes services de procéder à une information préalable de l'ordonnateur dès lors que les délais de paiement légaux sont dépassés et avant même que la procédure du paiement d'office des intérêts moratoires ne soit déclenchée.

Enfin, lorsqu'il y a inexécution totale ou partielle de la commande par l'entreprise, il va de soi que le délai de quarante-cinq jours peut être suspendu au terme même du code des marchés.

La législation actuelle nous permet de parvenir, sous réserve de ce que j'ai dit à propos des taux d'intérêt, à un équilibre à peu près satisfaisant entre, d'une part, la nécessaire protection des intérêts des créanciers des collectivités publiques et, d'autre part, la liberté de celles-ci, qui doivent entretenir avec leurs créanciers des relations de confiance et garder des possibilités de négociation.

Cela dit, nous allons essayer d'activer la réflexion sur le taux des intérêts moratoires, comme vous l'avez souhaité, monsieur le député. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

PROBLÈMES POSÉS PAR LES FAILLITES D'ÉTABLISSEMENTS D'ÉQUARRISSAGE

M. le président. La parole est à M. Paul Chollet.

M. Paul Chollet. Monsieur le président, ma question, par ses résonances interministérielles, s'adresse à M. le Premier ministre et concerne la plupart des départements à dominante rurale.

Les parlementaires ont, à plusieurs reprises, appelé l'attention des différents ministères sur les graves difficultés, à la fois conjoncturelles et structurelles, du secteur de l'équarrissage. C'est ainsi que dans le Sud-Ouest, la société F.E.R.S.O. qui collecte les cadavres d'animaux et les déchets d'abattoirs sur douze départements d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, avec quatre unités de traitement, vient de déposer son bilan et a cessé son activité.

Cette société développe un coût d'exploitation moins élevé que la moyenne nationale mais intervient sur une zone de collecte très diversifiée. Les difficultés actuelles sont dues à l'effondrement des prix des protéines et corps gras d'animaux depuis 1985 et sont en passe d'entraîner la faillite de toute l'industrie de l'équarrissage.

Je rappelle que la loi du 31 décembre 1975, actuellement en vigueur, avait introduit la notion de service d'utilité publique, avait créé un monopole territorial et avait énoncé le principe d'une intervention financière possible dans la collecte mais sans préciser qui devait payer.

Sur le plan du financement, le rapport d'une commission interministérielle, opportunément diligentée par M. le ministre de l'agriculture, analyse deux orientations possibles : soit une option d'Etat, soit une option départementale.

Quoi qu'il en soit, sur le terrain, en l'absence de collecte, les directives préfectorales pour assurer l'élimination des cadavres d'animaux dans les conditions d'hygiène recommandées sont actuellement réalisées de façon aléatoire.

Il est évident que les moyens de relancer l'activité de F.E.R.S.O. et d'assurer la pérennité des autres entreprises en péril relèvent non pas de ces sociétés mais des pouvoirs publics.

Les collectivités locales du département que je représente ici ont apporté leur contribution, mais, pour ce qui concerne la part de l'Etat, monsieur le Premier ministre, les députés ont le sentiment de se heurter à un édreton inter-administratif qui étouffe leurs appels répétés.

C'est pourquoi nous vous demandons de donner des instructions complètes et immédiates pour résoudre une crise qui met en cause gravement la santé publique de douze départements, compte tenu des moyens limités qu'ont les maires, d'exercer votre arbitrage pour que le financement de ce service d'intérêt public de première nécessité soit assuré de façon effective et équitable sur l'ensemble du territoire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.F.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. François Guillaume, ministre de l'agriculture. Monsieur le député, vous le savez, les conditions d'exercice de l'activité d'équarrissage en France sont fixées par la loi de 1975. Cette loi prévoit que l'organisation de ce service est faite au niveau de chaque département. C'est à ce niveau notamment que sont déterminés les périmètres d'activité des entreprises d'équarrissage et que sont fixées, s'il y a lieu, les modalités éventuelles de financement de ce service d'utilité publique qu'est le ramassage des cadavres d'animaux et déchets d'abattoirs.

La loi de 1975, toutefois, n'a pas arrêté de dispositions financières précises et, aujourd'hui, dans les départements où une rémunération est justifiée et a été décidée, le financement

est apporté soit par les communes ou les conseils généraux, soit par les chambres d'agriculture, soit encore par d'autres organismes.

La baisse très forte depuis deux ans des cours des protéines et corps gras animaux - vous l'avez évoqué - a conduit les sociétés d'équarrissage à demander dans un nombre de départements de plus en plus grand l'application de la loi de 1975 sur le financement de l'activité d'équarrissage. Face aux réserves des départements, il a été décidé, comme vous l'avez rappelé, monsieur le député, de constituer une commission interministérielle pour examiner s'il y avait lieu ou non de modifier ou de préciser la loi de 1975. Après avoir entendu toutes les parties, y compris les représentants des conseils généraux, le président de cette commission, l'ingénieur général Carnis, a proposé deux mesures : l'adaptation de la loi de 1975 pour introduire plus de concurrence dans l'activité d'équarrissage, d'une part, et la reprise des dispositions de la proposition de loi présentée ici l'an dernier, relative à la prise en charge par les départements, d'autre part.

Un accord entre toutes les parties intéressées n'a pu encore être obtenu sur ces propositions et un examen interministériel est en cours. Bien sûr, le Gouvernement fera tout pour qu'un accord, qui tienne compte notamment du point de vue des collectivités locales, puisse être trouvé dans le plus bref délai.

En ce qui concerne le cas de la F.E.R.S.O., située dans une région où le problème est le plus aigu, il est apparu, au cours des dernières années, qu'un redémarrage de l'entreprise sous l'autorité de l'administrateur judiciaire était maintenant possible.

L'activité n'a pu cependant reprendre à l'heure où je vous parle, en raison de la décision de l'un des syndicats des personnels de la F.E.R.S.O. de suspendre le travail aussi longtemps que le règlement général du problème de l'équarrissage n'aura pas été résolu. Les autorités responsables des régions et des départements concernés s'emploient en ce moment à faire cesser le mouvement de grève qui menace l'existence de la société F.E.R.S.O. et interdit tout ramassage d'animaux, ce qui représente un risque de pollution des nappes phréatiques. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du R.P.R.)*

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

RECONNAISSANCE DU GÉNOCIDE ARMÉNIEN

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

M. Guy Ducloné. Monsieur le Premier ministre, voilà une semaine, le Gouvernement turc déposait officiellement la candidature de son pays pour devenir le treizième membre de la Communauté économique européenne. Pour l'appuyer, il indiquait que la Turquie est déjà membre de l'O.T.A.N., de l'O.C.D.E. et du Conseil de l'Europe. De plus, il rappelait que du « XVI^e au XIX^e siècle l'Empire ottoman a été une grande puissance européenne ».

La Grèce s'est immédiatement déclarée opposée à l'adhésion. Elle fut le seul pays à le dire et très fort. Elle sait d'ailleurs fort bien comment cette puissance s'est exercée dans cette région du monde.

De même, le savent les rescapés de ce qui fut, en 1915, le premier génocide du siècle, celui des Arméniens. Alors que commençait le massacre systématique des Juifs lors de la seconde guerre mondiale, on prête cette phrase à Hitler : « Qui se souvient aujourd'hui du massacre des Arméniens ? »

M. Michel Hamalde. Nous !

M. Guy Ducloné. Ma question fait suite à celle posée au cours des dernières années. Toujours il me fut répondu - et M. le ministre des affaires étrangères vient encore de le faire au début de cette séance - que l'on ne pouvait imputer aux fils les crimes de leurs pères. C'est vrai. Mais alors il faut que les fils reconnaissent et réprouvent le crime et qu'ils en terminent avec les atteintes nombreuses aux droits de l'homme qui continuent à se perpétrer en Turquie, où se déroule encore aujourd'hui un nouveau génocide contre le peuple kurde.

Monsieur le Premier ministre, nous sommes nombreux, originaires de France ou d'Arménie, à nous souvenir du passé. C'est pour la justice et non pas seulement, monsieur le ministre des affaires étrangères, par reconnaissance et sympathie à l'égard de la communauté arménienne, c'est pour que la mémoire demeure que le groupe communiste a déposé une proposition de loi tendant à la reconnaissance officielle par

la France du génocide de 1915. J'ai informé M. le président de la commission des lois que mon rapport sur cette proposition était prêt.

Je vous demande d'indiquer, devant la représentation nationale, aujourd'hui avant-veille de la commémoration du génocide, que vous allez, au cours de cette session, inscrire cette proposition à l'ordre du jour de notre assemblée. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. Michel Hamelde. Et les Afghans ?

M. Alain Grotteray. Dans soixante-dix ans seulement !

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jean-Bernard Raimond, ministre des affaires étrangères. Monsieur le député, comme je viens de le dire à M. Colonna, et comme je vous l'avais répondu l'année dernière, la France et son Gouvernement n'entendent pas oublier la tragédie dont la communauté arménienne a été victime il y a soixante-douze ans et qu'elle a vécue comme un génocide. Nous compatissons aux souffrances que cette communauté a endurées et nous comprenons qu'elle en porte toujours la marque.

Il est conforme à la tradition française des droits de l'homme de ne pas oublier de tels événements, de même qu'il est conforme à sa tradition d'hospitalité d'avoir accueilli une grande partie de cette communauté, qui s'est si bien intégrée dans notre pays et dont de nombreux fils sont tombés pour la défense de notre patrie.

Il serait toutefois injuste de faire porter à la Turquie d'aujourd'hui, qui a succédé à l'Empire ottoman, la responsabilité de tels actes.

M. Patrick Davedjian. C'est faux !

M. le ministre des affaires étrangères. J'ajoute que le Gouvernement français est heureux de favoriser, aujourd'hui encore, la réunion sur son sol de familles arméniennes séparées. Il donne ainsi la preuve de son attachement à une communauté qui lui est chère et qui a su trouver ici les possibilités de libre épanouissement auxquelles son passé et ses qualités lui donnaient droit.

Convaincu qu'il appartient à l'histoire de porter son jugement sur ces tragiques événements, le Gouvernement souhaite que, désormais, le recueillement l'emporte sur la passion.

Vous avez évoqué la demande d'adhésion de la Turquie. Je répondrai brièvement sur ce sujet.

La Turquie, pays allié et ami, a déposé officiellement le 14 avril une demande d'adhésion aux Communautés européennes.

En vertu de l'article 237 du traité de Rome, de l'article 98 du traité de la C.E.C.A. et de l'article 205 du traité Euratom, la procédure normale consiste, pour le Conseil, à solliciter l'avis de la Commission sur une telle demande. Après l'entrée en vigueur de l'acte unique, il sera, en outre, nécessaire de recueillir l'avis conforme du Parlement européen. Puis le Conseil devra statuer à l'unanimité sur cette demande. S'il y est favorable, un accord sera passé entre le pays candidat et les Etats membres ; il devra être ratifié par chacun des parlements nationaux.

S'agissant de la position française, elle peut se résumer en trois points :

La Turquie a le droit de présenter une telle demande, en vertu de l'accord d'association de 1963 ; cette demande doit être étudiée normalement ;

La Communauté doit cependant régler ses problèmes internes avant d'envisager sérieusement un nouvel élargissement ;

Dans l'immédiat, il convient d'améliorer les relations entre la Communauté européenne et la Turquie dans le cadre existant, celui de l'association. *(Applaudissements sur divers bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Guy Ducloné. Vous n'avez pas répondu à ma question !

SITUATION AU NICARAGUA

M. le président. La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le Premier ministre, aujourd'hui en Amérique centrale, un peuple souffre particulièrement ; je veux parler du peuple nicaraguayen qui paie d'un très lourd tribut sa volonté d'assurer son destin indépendamment du géant américain.

La scandaleuse guerre d'usure que lui oppose Washington par l'intermédiaire des assassins de l'armée mercenaire Contrás et par le blocus économique provoque en effet d'immenses pertes humaines et matérielles et un appauvrissement considérable de l'économie du pays.

Confrontées à une insécurité permanente, à la terrible épreuve de la mort, à une pénurie dramatique de nourriture, de vêtements, de médicaments, les familles nicaraguayennes luttent aujourd'hui pour leur survie.

Or que fait la France devant cette situation ? Non seulement elle s'est refusée de dénoncer l'agression impérialiste menée contre le Nicaragua...

M. Jacques Baumel. Et Cuba ?

De nombreux députés du groupe du R.P.R. Et l'Afghanistan ?

Mme Muguette Jacquaint. ... à soutenir le combat admirable de son peuple, mais elle s'est désengagée de l'aide alimentaire jusqu'à présent fournie à ce dernier, prêtant ainsi son concours à l'entreprise de déstabilisation soutenue par Washington.

M. Eric Raoult. C'est Moscou qui parle !

Mme Muguette Jacquaint. Cette attitude est indigne d'elle et de son image dans le monde. Pays des droits de l'homme, la France a le devoir, au contraire, d'exprimer avec force sa solidarité avec les Nicaraguayens. Elle doit utiliser son influence pour obtenir de la communauté des nations la condamnation des Etats-Unis pour leur prétention à dicter leur ordre dans cette région du monde. Elle doit intervenir activement à cette fin dans les institutions internationales telles que l'O.N.U. Il est enfin urgent qu'elle rétablisse l'aide accordée auparavant au Nicaragua.

La population de notre pays a démontré d'ailleurs qu'elle est éminemment sensible à la nécessité d'une telle aide en assurant le succès de l'initiative du comité « Un bateau pour le Nicaragua »...

M. Eric Raoult. Comité communiste !

M. Jacques Baumel. Et le Viet-Nam et les *boat people* !

Mme Muguette Jacquaint. ... en adressant des milliers de chèques au compte de la Société générale, boîte postale 104. *(Rires sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F. et Front National [R.N.])*

M. Guy Ducloné. Très bien !

Mme Muguette Jacquaint. Ce navire, en cours de chargement au Havre, est aux deux tiers plein. Il va pouvoir acheminer dans ce pays nourriture, médicaments, fournitures scolaires, petit outillage et divers autres biens, à l'exclusion d'armes bien entendu, à la différence des pratiques américaines.

M. Eric Raoult. Il faut y aller !

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le ministre, quelle réponse apportez-vous à la question de ce peuple qui lutte pour sa liberté, pour sa survie ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. Jean Ueberschlag. Et l'Afghanistan, vous avez tiré une croix dessus ?

M. Francis Geng. Et Kaboul ?

Mme Muguette Jacquaint. Changez de refrain !

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Jean-Bernard Raimond, ministre des affaires étrangères. Madame le député, le Nicaragua continue en effet de connaître de très graves difficultés.

En proie à des pénuries qui affectent son économie, il vit, en dépit de l'adoption récente d'une constitution, sous un régime d'état d'urgence que les dirigeants sandinistes justifient par les activités de la guérilla.

La France conserve des relations normales avec le Nicaragua, tout en veillant à développer avec les autres pays d'Amérique centrale des rapports de coopération. Ce dernier souci l'a conduite à rééquilibrer le volume de ses interventions entre les différents pays de cette région.

Le Nicaragua bénéficie encore, en 1987, d'une aide alimentaire de 2 000 tonnes, d'une coopération scientifique et technique de 6 millions de francs, ainsi que d'une coopération culturelle de 4 millions de francs intégralement maintenue par rapport aux années précédentes. Cette politique est d'ailleurs bien comprise par les dirigeants nicaraguayens. Ils connaissent par ailleurs l'attachement de la France, comme celui de ses partenaires de la Communauté, au processus de Contadora, à la recherche d'un règlement négocié des conflits de cette région, mais aussi au progrès de la démocratie, à l'instar des évolutions constatées en Amérique latine. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe Front national (R.N.).

INFORMATION ET DÉSINFORMATION

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Le Pen.

M. Jean-Marie Le Pen. Monsieur le président, mes chers collègues, la première partie de ma question s'adressera à M. le ministre de la culture et de la communication, car elle est en même temps technique et politique. La seconde, je la poserai à M. le Premier ministre parce que, s'agissant de la désinformation à laquelle certains de ses ministres contribuent, je considère que sa responsabilité est directement engagée et j'attends donc la réponse qu'il me fera.

Il est évident, mes chers collègues, qu'au siècle de la communication médiatique, il n'y a pas de démocratie concevable, non seulement sans la liberté de l'information, mais aussi sans le pluralisme et la loyauté de celle-ci. Le droit à l'information se définit comme un droit essentiel de l'homme et du citoyen. Malheureusement, dans notre pays, ces principes généraux sont très largement violés. Dans ce domaine comme en tant d'autres, nous sommes plus près d'une apparence, d'un décor démocratique que d'une démocratie vivante et vécue.

Je ne ferai pas ici le procès de telle ou telle presse, mais je voudrais m'adresser à vous en ce qui concerne très directement les médias qui dépendent de votre autorité. Je sais que vous vous êtes fait un principe de ne pas avoir d'autorité dans ce domaine et que vous avez du libéralisme une conception extrêmement étendue, si étendue même qu'on a pu dire que vous étiez de ces libéraux qui croient que leurs adversaires ont raison ! C'est en tout cas l'impression que vous avez donnée à vos électeurs de l'U.D.F. ou du R.P.R. qui attendaient que l'*Anschluss* réalisé par la gauche sur les moyens de communication d'Etat fût révoqué. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste*)...

M. François Loncle. Cela vous va bien de parler d'*Anschluss* !

M. Jean-Marie Le Pen. ... et que soient nommés à la tête de ces grands services des gens qui soient capables, à la limite - pourquoi pas ? - d'exprimer le point de vue de la majorité, ce qui serait sans doute plus sain, voire un point de vue pluraliste. Or, actuellement, tous les Français qui regardent la télévision ou qui reçoivent les dépêches de l'A.F.P. le savent : le terrorisme intellectuel de la gauche perdure depuis un an et plus. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.] - Exclamations et rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Il s'exerce de différentes manières. Il y a d'abord le péché par omission...

M. François Loncle. Guignol !

M. Jean-Marie Le Pen. ... qui consiste à ne pas inviter au prorata de leur représentativité les porte-parole des partis politiques qui, dans notre pays, sont tout spécialement chargés d'interpréter l'opinion populaire et la volonté populaire.

Il est vrai que votre gouvernement préfère, lui, avoir affaire aux autorités morales et aux lobbies de la rue, mais nous sommes attachés, nous, à la défense de ces principes et je tiens à signaler à cette assemblée et à l'opinion publique, puisque cette séance est télévisée et que, pour une fois au

moins, nous avons le droit, même pour un temps très court, de paraître à la télévision, que, dans le monde entier, l'image de la France et de la politique française est traduite par des organismes d'Etat qui, si j'ose dire, n'en font qu'à leur tête. C'est le cas, par exemple, de l'Agence France presse, qui se permet des procédés pour le moins discutables. C'est ainsi que, notant pour la énième fois que j'étais systématiquement présenté comme le chef du parti d'extrême droite...

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est vrai !

M. Jean-Marie Le Pen. ... bien que la formation que je représente s'appelle le Front national, j'ai posé la question à un journaliste qui m'a répondu : monsieur le président, c'est un ordre formel de Paris d'intituler ainsi toutes les dépêches, qui vous sont relatives. Il en est d'ailleurs de même pour Radio-France internationale qui, il faut bien le dire, est beaucoup plus internationaliste que française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*) Il est en de même pour la télévision qui, dans certains cas, a procédé à une véritable désinformation.

Mais que dire, monsieur le Premier ministre, quand ce sont vos ministres eux-mêmes qui se rendent complices d'une telle désinformation ? Comment ne pas baptiser ainsi par exemple l'intervention de M. Michel Noir (*Oh ! sur plusieurs bancs du groupe socialiste*) faisant référence aux discours de haine que je prononcerais ? Je le mets au défi de trouver dans un seul de mes discours, et spécialement dans ceux qui touchent à l'immigration, un seul mot de haine et une seule incitation à la haine ! (*Applaudissements sur les bancs du Front national [R.N.] - Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Georges Le Baill. Et au Zénith ?

M. Jean-Marie Le Pen. Si je devais avoir de la haine en raison des dangers que fait courir ce phénomène à mon pays, elle s'adresserait aux gens qui ont été au pouvoir en France pendant vingt-cinq ans et qui ont été incapables de prévoir et de gouverner. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

M. René André. C'est inadmissible !

M. Jean-Marie Le Pen. Enfin, vous avez dépêché l'autre jour, pour répondre à une question sur le code de la nationalité de mon ami Jean-Pierre Stirbois, M. Malhuret. Il y a là un fait politique d'une très grande importance, monsieur le Premier ministre, car M. Malhuret est le sous-secrétaire d'Etat, ou le secrétaire d'Etat chargé des droits de l'homme...

M. Clément Théaudin. Il a très bien répondu !

M. Jean-Marie Le Pen. ... et dont on sait les positions très favorables aux immigrés. Ainsi, sur une question à vous posée sur le code de la nationalité, vous avez estimé que c'était le ministre chargé des étrangers qui devait y répondre plutôt que le ministre chargé des Français !

M. Jacques Rogar-Machart. Selon vous, les droits de l'homme, c'est pour les étrangers !

M. Clément Théaudin. N'importe quoi !

M. Michel Sapin. Ce n'est pas de la haine, ça ?

M. Jean-Marie Le Pen. Mais M. Malhuret, qui avait préparé sa réponse a été un peu plus loin. Il a parlé de « délégitimer » le Front national !

M. Jean-Pierre Michel. C'est bien fait !

M. Jean-Marie Le Pen. Or s'il est quelqu'un dans votre gouvernement, monsieur le Premier ministre, qui n'a pas qualité pour parler de la légitimité des parlementaires français, c'est celui de vos ministres qui n'a jamais été élu ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

La légitimité, notre légitimité, nous la tenons du peuple français ! Nous la tenons des 2,7 millions d'électeurs qui nous ont amenés sur ces bancs en nous donnant leur confiance...

M. Clément Théaudin. Ils le regrettent !

M. Jean-Marie Le Pen. ... alors que M. Malhuret n'a que la vôtre, monsieur le Premier ministre. Cela m'amène à vous poser cette question...

Plusieurs députés du groupe socialiste. Il est perdu, on dirait.

M. Jean-Marie Le Pen. Mais non ! M. Malhuret n'étant pas là, vous ne pouvez pas l'applaudir ; aussi ne m'interrompez pas !

Que comptez-vous faire, monsieur le Premier ministre, pour tenir vos engagements électoraux à l'égard des électeurs du R.P.R. et U.D.F. qui sont lassés depuis 1981 du quasi-monopole exercé par la gauche dans les médias d'Etat ?

M. François Loncle. Ridicule !

M. Jean-Marie Le Pen. Et que comptez-vous faire, monsieur le Premier ministre, pour faire respecter, pour les services publics dont vous êtes responsable, les principes de démocratie et de pluralisme ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

M. François Loncle. Grottesque !

M. Jean-Pierre Michel. Lamentable ! Odieux ! Va-t-il nous falloir applaudir Léotard ? (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la culture et de la communication.

M. François Léotard, ministre de la culture et de la communication. Monsieur le député, permettez-moi de relever d'abord dans votre propos quelque chose qui ressemble beaucoup à un paradoxe - je ne dis pas à une contradiction. Vous avez, dans une même phrase, émis le souhait d'un contrôle sur les médias qui dépendent, avez-vous dit, de notre autorité tout en regrettant que l'A.F.P. soit un organisme d'information qui dépende de l'Etat.

Autrement dit, si j'ai bien compris, vous souhaitez à la fois que l'Etat s'engage ou qu'il contrôle et qu'il se retire ou qu'il libère.

M. Jean-Marie Le Pen. Vous ne m'avez pas compris !

M. le ministre de la culture et de la communication. Monsieur le député, je crois qu'il n'y a pas ici dans cette assemblée une seule personne qui n'ait eu un jour ou l'autre, devant telle ou telle information, devant tel ou tel commentaire ou tel ou tel silence, un sentiment d'injustice.

M. André Billardon. Oh !

M. le ministre de la culture et de la communication. Ce sentiment s'est exacerbé, il est vrai, avec la montée en puissance de la télévision qui touche aujourd'hui directement dans les foyers des millions de citoyens et qui pèse d'un poids considérable dans le débat démocratique. Et nous savons aussi, et c'est la dignité de ce gouvernement de le rappeler, comme l'ont fait ses prédécesseurs ; que la liberté de la presse est le plus sûr garant de la démocratie, le seul véritable rempart contre l'autoritarisme et toutes les formes de dictature.

C'est pour cela, monsieur le député, que la loi du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, que le Parlement a adoptée, sur mon initiative, et à la discussion de laquelle vous avez participé, a posé deux principes.

M. Jean Proveux. Très mauvais !

M. le ministre de la culture et de la communication. Permettez-moi de vous les rappeler : il s'agit du pluralisme de l'information, ainsi que du contrôle et de l'organisation de ce pluralisme par une autorité véritablement indépendante.

M. Jean Proveux. Parlons-en !

M. le ministre de la culture et de la communication. L'article 3 de cette loi dispose que cette commission veille - c'est donc à elle qu'il faut s'adresser - « à assurer l'égalité de traitement et à favoriser la libre concurrence et l'expression pluraliste des courants d'opinion ».

M. Pierre Descaves. C'est une plaisanterie ! Vous rêvez !

M. le ministre de la culture et de la communication. Ce principe vaut pour l'ensemble du secteur audiovisuel.

En ce qui concerne le secteur public proprement dit, les sociétés nationales de programme, l'article 13 de cette même loi prévoit que ladite commission « veille par ses recommandations au respect de l'expression pluraliste des courants de pensée et d'opinion... et notamment pour les émissions d'information politique ».

Je rappelle que ces recommandations, dans l'esprit comme dans le texte de la loi, sont de véritables mises en garde qui peuvent avoir une portée considérable devant l'opinion puisqu'elles sont rendues publiques.

Enfin, s'agissant du secteur privé, dont l'existence même - l'expérience des radios privées le montre - est en lui-même une garantie de pluralisme, la loi du 27 novembre 1986 indique que cette commission « préserve l'honnêteté et le pluralisme de l'information et des programmes ».

Bien d'autres dispositions existent, et vous les connaissez, monsieur le député. Ce sont celles que je viens d'évoquer et qui visent à établir une véritable concurrence entre un secteur privé et un secteur public, celles qui visent à interdire les positions dominantes et qui ont reçu, je vous le rappelle, l'approbation du Conseil constitutionnel, celles qui prévoient la présence de représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat dans les conseils d'administration des sociétés nationales de programme, celles qui prévoient pour le secteur public - et je cite encore - « qu'un temps d'émission est accordé aux formations politiques représentées par un groupe dans l'une ou l'autre assemblée du Parlement ».

En outre, par cette loi, monsieur le député, nous avons donné à la commission que je citais tout à l'heure, non seulement le droit de veiller au pluralisme, mais les moyens de le faire, car l'expérience nous a montré que si la Haute autorité a parfois échoué, c'est parce qu'elle ne disposait pas des moyens nécessaires. La C.N.C.L. dispose donc de tous les moyens d'investigation et d'enquête appropriés à sa mission et en particulier du service d'observation des programmes qui était auparavant rattaché aux services du Premier ministre.

Je ne puis donc que vous répondre - et c'est bien entendu la réponse que vous attendiez et vous n'en doutiez pas un instant, monsieur le député - qu'il appartient à la C.N.C.L. d'agir et de décider si le pluralisme est oui ou non respecté à la télévision. J'ai la fierté de vous rappeler ce que j'ai constamment déclaré dans cet hémicycle : je ne suis pas et je n'ai pas l'intention d'être le ministre de l'information. Cette fonction n'a aucune espèce de raison d'exister dans les démocraties modernes.

Je veux aussi rendre hommage - je le fais bien entendu au nom du Premier ministre et du Gouvernement - à l'action qu'a menée Claude Malhuret que vous avez mis en cause tout à l'heure (*Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Je le fais, car il donne de sa fonction et de cette défense des droits de l'homme à laquelle nous sommes attachés dans cet hémicycle, l'image qui convient pour notre République.

Pour conclure, monsieur le député, je vous dirai ceci : si une presse libre est la véritable condition d'une démocratie vivante, c'est le respect d'une déontologie professionnelle exigeante qui est en dernier recours la garantie authentique de l'objectivité que vous et moi, ici même, nous souhaitons. Et je profite de l'occasion qui m'est ainsi donnée pour rendre hommage au professionnalisme et à la compétence avec lesquels la quasi-totalité des journalistes français s'acquittent aujourd'hui de leur mission. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. Pierre Descaves. Tout ça, c'est du vent !

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Je vais maintenant suspendre la séance pour quelques instants.

Je vous rappelle qu'en application de l'article 3 de la loi organique sur la Haute Cour de justice, les juges titulaires et les juges suppléants prêteront serment devant l'Assemblée à la reprise de la séance.

J'invite donc Mme et MM. les juges titulaires et MM. les juges suppléants à se rassembler dans le salon Casimir Périer. A la reprise de la séance, un huissier les conduira au banc des ministres, d'où ils prêteront serment.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinquante-cinq, est reprise à dix-sept heures cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

PRESTATION DE SERMENT DES JUGES DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

M. le président. L'ordre du jour appelle la prestation de serment, devant l'Assemblée nationale, des douze juges titulaires et des six juges suppléants de la Haute Cour de justice.

Aux termes de l'article 3 de la loi organique sur la Haute Cour de justice, les juges « jurent et promettent de bien et fidèlement remplir leurs fonctions, de garder le secret des délibérations et des votes, et de se conduire en tout comme dignes et loyaux magistrats ».

Je prie Mme et MM. les juges de bien vouloir se lever à l'appel de leur nom et, levant la main droite, de répondre par les mots : « Je le jure ».

(Il est procédé à l'appel nominal.)

(Successivement, MM. Guy Béche, Jean Brocard, Guy Ducloné, Jean Foyer, Michel Gonelle, Mme Florence d'Harcourt, MM. Philippe Marchand, Pierre Mazeaud, Georges Mesmin, Jean-Pierre Michel, Jacques Peyrat, Alain Richard, juges titulaires ; MM. René André, Yvan Blot, Alain Bonnet, Pascal Clément, Henry Jean-Baptiste, Michel Sapin, juges suppléants, se lèvent à l'appel de leur nom et disent : « Je le jure ».)

Acte est donné par l'Assemblée nationale du serment qui vient d'être prêté devant elle.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance est reprise à dix-sept heures dix sous la présidence de M. Philippe Mestre.)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

RATIFICATION DU TRAITÉ RELATIF A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE. - APPROBATION DE LA CONCESSION RELATIVE A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE

Discussion de deux projets de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion :

Du projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche (n° 610, 624) ;

Et du projet de loi portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986 (n° 611, 683).

La conférence des présidents a décidé que ces deux textes donneraient lieu à une discussion générale commune.

La parole est à M. Daniel Goulet, rapporteur de la commission des affaires étrangères, pour le projet autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche.

M. Daniel Goulet, rapporteur de la commission des affaires étrangères. Monsieur le ministre délégué chargé des affaires européennes, monsieur le ministre délégué chargé des transports, mesdames, messieurs, le traité de Cantorbéry, dont nous sommes saisis aujourd'hui et qui permettra la construction du tunnel sous la Manche, a fait l'objet de négociations caractérisées par une volonté marquée de prudence financière et technique.

Afin de ne pas répéter l'échec de 1975, les deux gouvernements français et britannique décidaient, en 1981, de faire une double étude économique et financière, pour vérifier

l'hypothèse de la faisabilité et de la rentabilité d'un lien transmanche qui ne bénéficierait d'aucun apport budgétaire et d'aucune garantie financière de l'un ou de l'autre Etat.

Dès 1985, un cahier des charges était soumis aux entreprises désireuses de concourir et quatre projets étaient étudiés par un groupe d'évaluation franco-britannique. Certains étaient futuristes, tels Europort, ou à la limite du savoir-faire actuel, comme Euroroute. d'autres incertains, comme Transmanche express. Seul le projet Eurotunnel paraissait suffisamment réaliste pour être retenu, avec ses deux tunnels fixes, assortis d'une galerie de service permettant un trafic mixte de trains et de véhicules routiers transportés par navettes.

Ce choix était officiellement annoncé, le 20 janvier 1986 à Lille, par le Président de la République française et le Premier ministre britannique. Il était matérialisé, le 12 février 1986 à Cantorbéry, par la signature du présent traité et le 14 mars 1986 par celle d'une concession.

Le processus de ratification du traité était alors engagé. Le gouvernement britannique déposait devant le Parlement un projet de loi dont l'adoption constituait un préalable à la ratification. Cette loi a pour objet d'établir dans l'ordre juridique interne les bases nécessaires à l'application des dispositions conventionnelles ainsi qu'à la construction et à l'exploitation de l'ouvrage en Grande-Bretagne.

Ce projet a fait l'objet d'une procédure d'adoption devant la Chambre des Communes dont le *select committee* a examiné les éléments touchant aux intérêts des personnes privées et un *standing committee* les éléments concernant les pouvoirs publics. Il est actuellement soumis à l'examen de la Chambre des Lords, selon une procédure comparable, et il reviendra, enfin, à la Chambre des Communes.

On estime actuellement que la ratification du traité au Royaume-Uni devrait aboutir au début de l'été 1987. Les procédures britannique et française devraient donc se terminer approximativement à la même date.

Avant même que ce processus ne soit terminé, les deux gouvernements avaient cependant décidé, par un échange de lettres du 12 février 1986, de mettre en place les deux structures essentielles prévues par le traité : la commission intergouvernementale et le comité de sécurité, afin de coordonner leurs relations avec les concessionnaires et d'agir en leur nom. Ainsi était assurée la transition entre le moment où le choix des deux gouvernements était arrêté et celui où le traité allait entrer en vigueur.

Ce traité pose le principe selon lequel la liaison fixe transmanche sera financée sans qu'il soit fait appel à des fonds des gouvernements ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale.

L'intervention des deux gouvernements est cependant nécessaire pour rendre possible la construction et l'exploitation de la liaison fixe : celles-ci doivent être assurées dans le respect des engagements internationaux des deux Etats. Leur frontière dans la liaison fixe doit être déterminée avec précision.

Il faut par ailleurs déterminer les modalités des contrôles frontaliers, les dispositions relatives à la défense et à la sûreté, les mesures à prendre en cas de circonstances exceptionnelles, les problèmes de sécurité sociale, de droit du travail et d'entraide judiciaire, enfin les régimes fiscal, douanier et monétaire applicables.

De même, il est nécessaire de mettre en place les structures chargées d'agir au nom des gouvernements, de prévoir les principes devant régir la gestion des concessionnaires et l'indemnisation des divers intervenants en cas d'interruption de la construction ou de l'exploitation de la liaison fixe.

Le traité apporte donc les réponses nécessaires à ces questions en précisant que les contrôles frontaliers doivent préserver, autant que possible, la fluidité et la célérité du trafic, tout en étant efficaces.

Ils feront, tout comme les questions de défense et de sûreté, les questions de sécurité sociale, de sécurité et droit du travail, d'entraide judiciaire, l'objet d'un protocole ou d'autres accords additionnels. Le traité apparaît ainsi comme un cadre qui sera ultérieurement complété par une série d'autres engagements bilatéraux.

En cas de circonstances exceptionnelles - catastrophes naturelles, actes de terrorisme ou conflit armé, ou même menaces de telles situations -, chaque gouvernement peut déroger à ses obligations et prendre des mesures pouvant aller jusqu'à la fermeture de la liaison fixe.

Un organisme paritaire, la commission intergouvernementale, dont la présidence est exercée pour une durée d'un an et alternativement par le chef de chaque délégation, est chargé de suivre, au nom des deux gouvernements et par délégation, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe. Elle est aidée dans cette tâche par un comité de sécurité.

En contrepartie de leur absence d'engagement financier, les deux gouvernements garantissent aux concessionnaires la liberté de fixer leurs tarifs, leur politique commerciale et la consistence des services offerts pendant la durée de la concession. Les lois et les règlements relatifs au contrôle des prix et des tarifs par les pouvoirs publics ne s'appliquent pas à la liaison fixe pendant la durée de la concession. Les concessionnaires sont cependant soumis aux règles nationales ou communautaires relatives à la concurrence ou aux abus de position dominante.

Au cas où un Etat interromprait ou mettrait un terme à la construction ou à l'exploitation de la liaison pendant la durée de la concession, les concessionnaires auraient droit à indemnisation.

En cas de litige, le traité prévoit l'intervention d'un tribunal arbitral composé de façon classique : deux arbitres nommés par les gouvernements en désignant à leur tour un troisième. C'est le président de la Cour de justice des Communautés qui est chargé d'intervenir si les nominations n'ont pas lieu dans les délais prévus.

Ce traité, dont l'entrée en vigueur est fixée le jour de l'échange des instruments de ratification, qui doit avoir lieu à Paris, aura de nombreuses retombées aux niveaux régional, national et européen.

Ainsi, il est prévu que 10 000 personnes devraient être occupées pendant cinq ans, en France, dans l'industrie et les services pour satisfaire les commandes des concessionnaires. Quatre mille hommes seront employés sur le site au plus fort des travaux. Quant à l'exploitation du terminal, elle générera, à partir de 1993, plus de 1 700 emplois directs, puis 3 000 environ à partir de l'an 2000.

La formation et la reconversion de la main-d'œuvre locale seront facilitées par l'application de la procédure des grands chantiers. Un effort particulier sera fait en matière d'enseignement des langues étrangères, des techniques du transport, du tourisme et de l'hôtellerie.

Eurotunnel estime actuellement que le nombre de passagers qui traverseront la Manche doublera d'ici à l'an 2000. Il atteindra donc environ 100 millions de personnes. Le nombre de touristes britanniques en France, qui s'est élevé à 5 800 000 en 1986, devrait donc fortement augmenter, tandis que les projets de train à grande vitesse vers le nord de la France et vers Bruxelles, Amsterdam et Cologne entraîneront une accélération très nette des déplacements intra-européens.

Par ailleurs, d'importants investissements en matière ferroviaire et routière sont d'ores et déjà envisagés pour prolonger la liaison fixe sur le continent.

Suite au plan « Transmanche » annoncé dès 1986, sont ainsi prévus la construction d'une grande rocade des deux mers, le long du littoral, de la frontière belge jusqu'à l'embouchure de la Seine, l'achèvement de l'autoroute A 26 vers Calais, des mesures de compensation en faveur des ports et leur modernisation, tant à Dunkerque qu'à Calais, Boulogne et Dieppe. Un fonds de développement du littoral est créé tandis que sont décidées l'électrification de la voie ferrée Calais-Hazebrouck et l'amélioration de la ligne ferroviaire Amiens-Boulogne-Calais.

A l'échéance de 1995, trois axes routiers prolongeront le tunnel sous la Manche : le premier, vers l'ouest, rejoindra Rouen et Le Havre ; le deuxième, vers l'est, permettra d'atteindre Reims par l'autoroute A 26 ; le troisième, vers le nord, facilitera la remontée vers Bruxelles. Leur financement sera assuré tant par l'Etat que par les régions. Des avenants aux contrats de plan des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, portant sur 930 millions de francs pour les trois années 1986, 1987 et 1988, ont d'ores et déjà été signés.

Les décisions prises le 13 avril 1987 par le comité interministériel d'aménagement du territoire et qui prévoient la construction d'environ 2 730 kilomètres de voies autoroutières vont également dans ce sens.

Il s'agit, selon le Premier ministre, d'ouvrir les régions les unes aux autres ainsi qu'à la Communauté. C'est ainsi que vient d'être étudiée la réalisation de trois voies autoroutières

nord-sud : Calais-Bayonne par Amiens, Rouen, Alençon, Tours ; Caen-Rennes-Nantes-Niort ; Vierzon-Clermont-Ferrand-Lyon.

Le schéma directeur routier national est donc très amélioré, des autoroutes se substituant à des liaisons à quatre voies.

Ainsi, la vocation européenne des régions de l'Ouest de la France, d'une part, du Centre, d'autre part, pourra être renforcée, tandis que la région parisienne sera désengorgée.

Ainsi, se dessine peu à peu le nouveau paysage autoroutier français, plus équilibré, plus soucieux des impératifs de l'aménagement du territoire.

La construction du tunnel transmanche, c'est aussi l'ouverture de l'Europe à la péninsule ibérique. Elle aura pour conséquence de revivifier l'ouest européen et d'en faire non seulement un lieu de passage, mais aussi un lieu d'accueil.

M. Jacques Dominati, président de la commission de la production et des échanges. Très bien !

M. Daniel Goulet, rapporteur de la commission des affaires étrangères. Certes, des difficultés subsistent encore, notamment en matière ferroviaire. Il importe que les relations entre Eurotunnel et la S.N.C.F. soient réglées au plus vite afin de faciliter au maximum l'appel prochain de cette société au marché financier.

De même, il est souhaitable que des solutions soient rapidement trouvées en Grande-Bretagne au problème de la circulation des trains continentaux, jusqu'à Londres et au-delà, dans des conditions techniques et de vitesse satisfaisantes.

Ces difficultés semblent cependant mineures face à l'enjeu européen que représente le tunnel, qui sera le plus grand chantier au monde dans les années 1990 et qui sera à l'origine de nouvelles infrastructures à vocation typiquement européenne. Il favorisera inévitablement l'émergence d'une politique européenne des transports et entraînera une accélération de la libre circulation des personnes et des biens dans la Communauté.

S'inscrivant dans une succession d'événements heureux pour la France, tels que les jeux Olympiques, qui dynamiseront la Savoie et toute la région du Rhône et des Alpes, Eurodisneyland dont bénéficiera l'Île-de-France, le projet de tunnel est une autre chance pour la France, pour ses régions, notamment celles de l'ouest, mais il est aussi une chance pour l'Europe.

C'est dans cet esprit que la commission des affaires étrangères a conclu à l'adoption du projet de loi autorisant la ratification du traité de Cantorbéry, et qu'elle vous demande à votre tour, mes chers collègues, de bien vouloir l'approuver. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

M. Michel Lambert. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Delevoye, rapporteur de la commission de la production et des échanges pour le projet de loi portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.

M. Jean-Paul Delevoye, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, mesdames, messieurs, avant que je n'aborde mon rapport proprement dit, qu'il me soit permis de vous communiquer les résultats d'un sondage, dont je prenais connaissance à l'instant, sur l'idée que les Françaises et les Français se font du futur tunnel transmanche.

J'y ai découvert - ce n'est pas une surprise - que dans leur majorité, nos concitoyens - 74 p. 100 - sont favorables à cette construction ; 89 p. 100 considèrent qu'elle améliorera les voyages ; 78 p. 100 en attendent une mise en valeur des régions concernées ; 71 p. 100 pensent qu'elle résoudra les problèmes d'augmentation du trafic entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale.

Ainsi, avec le bon sens qui caractérise notre pays, chacun mesure l'événement dont la ratification du traité relatif à la création d'une liaison fixe, transmanche et l'approbation de la concession concernant cette liaison marquent les premiers pas.

M. le rapporteur de la commission des affaires étrangères ayant abordé les grandes lignes du traité, je m'en tiendrai aux aspects spécifiques à la concession « concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe transmanche ».

De caractère binational, cette concession est un compromis juridique franco-britannique qui s'inspire assez largement du modèle français de la concession de service public.

Les grandes options du traité n'étaient pas négociables : concession unique ; absence de garantie financière des Etats avec, en contrepartie, la liberté commerciale ; partage à parts égales des dépenses et des recettes entre les concessionnaires français et britanniques ; solidarité des concessionnaires à l'égard des gouvernements. Pour le reste, les Britanniques se sont ralliés à des concepts tels que les pénalités pour manquement au contrat, le récèlement des travaux, la responsabilité exclusive des concessionnaires à l'égard des tiers.

Cependant, la concession présente des particularités intéressantes. Je citerai la dualité du système juridique en matière foncière, qui résulte d'une différence fondamentale des droits nationaux, l'exclusion de la théorie de l'imprévision, les concessionnaires devant assumer seuls tous les aléas du contrat, l'impossibilité du rachat de la concession, la garantie des droits des prêteurs, enfin, disposition novatrice et qui présente un caractère unique.

La concession se distingue également par le caractère quadripartite de la structure juridique. Pour les grands travaux précédents, cette structure était nationale. Ainsi, pour le tunnel du Fréjus, une société de structure française côtoyait une société de structure étrangère. Pour le tunnel sous la Manche, une concession quadripartite lie les deux concessionnaires et les deux gouvernements.

La concession comporte deux axes : d'une part, mettre en place une structure juridique qui garantisse le caractère privé de l'opération, sa rentabilité et sa logique économique ; d'autre part, permettre aux gouvernements de garantir le respect des objectifs fixés.

Pour répondre à l'objectif de garantie économique du projet, l'acte prévoit une stabilité de la concession pendant cinquante-cinq ans, avec l'engagement de la part des concédants d'interdire, avant 2020, toute autre construction ; la liberté de gestion pour les concessionnaires ; la mise à disposition, par les concédants, des infrastructures susceptibles de faciliter l'écoulement du trafic ; un traitement fiscal égal pour les usagers des différents modes de transport en concurrence sur la Manche ; la garantie financière des prêteurs.

La concession prévoit en outre l'application du droit privé aux concessionnaires, puisque ce sont des sociétés anonymes. Enfin, elle met en place un système d'arbitrage : les litiges seront soumis à un tribunal qui appliquera soit le droit international, soit des droits nationaux, anglais ou français.

Il importait que les Etats aient des garanties quant à la réalisation des objectifs qu'ils ont fixés. A cette fin, la concession détermine les obligations des concessionnaires en ce qui concerne la réalisation et la gestion de l'ouvrage : l'article 18 prévoit ainsi que les concessionnaires doivent constituer un organe exécutif commun ; l'article 2 précise les normes et caractéristiques de l'ouvrage ; l'article 10 définit le calendrier et l'article 14 énonce les règles d'exploitation de l'ouvrage.

En outre, la concession reconnaît aux Etats un pouvoir de contrôle. Une série de dispositions leur permettent de prendre toutes mesures relatives à la police ou à la défense. L'article relatif à la propriété intellectuelle du projet prévoit que les documents doivent être mis à disposition du comité de sécurité.

Les Etats ont par ailleurs la faculté de modifier, de prolonger, de transférer la concession sous certaines conditions.

Une commission intergouvernementale sera mise en place. C'est elle qui approuvera les règles d'exploitation, examinera les avant-projets, approuvera les règlements et élaborera les règles concernant le personnel. Un comité de sécurité aura à connaître de tout ce qui touche à la sécurité. Un maître d'œuvre indépendant contrôlera l'ouvrage, la construction et la maîtrise des coûts.

La concession a été analysée avec beaucoup de sérieux, et je tiens à remercier les responsables du projet qui ont accepté de venir devant la commission de la production et des échanges exposer leurs arguments et répondre à nos questions.

Deux points, en particulier, suscitaient les interrogations de la commission.

Le premier portait sur la capacité du financement et la non-intervention des Etats. En effet, une grande inquiétude pouvait naître suite à une campagne de presse sur les difficultés que la société Eurotunnel éprouvait à lever la totalité

des capitaux, sur ses négociations avec le monde bancaire international, sur la constitution des fonds propres et, partant, sur l'éventualité que les Etats ne soient contraints de suppléer à la défaillance des investisseurs privés.

A ce sujet, des clauses de sauvegarde sont prévues dans la concession.

En premier lieu, aux termes de l'article 5-2, le forage ne peut démarrer que si le bouclage financier est réalisé. Les concessionnaires doivent justifier d'un engagement ferme devant la commission intergouvernementale et les accords doivent comporter des clauses de sauvegarde permettant d'empêcher la poursuite des travaux s'il s'avère que le niveau des engagements n'est pas suffisant.

En deuxième lieu, les banques prêteuses bénéficient, en cas d'abandon, d'un droit de substitution au concessionnaire défaillant.

Depuis quelques jours - M. le rapporteur de la commission des affaires étrangères y a fait allusion - une campagne de presse annonce une menace de rupture ou d'arrêt des négociations, en raison d'un point dur dans les discussions entre les chemins de fer et la société Eurotunnel. En réalité, il y a un accord de base, et les quelques contacts que j'ai pu prendre ce matin me donnent à penser qu'il ne faut pas faire de catastrophisme. Chacune des parties a la volonté d'aboutir rapidement.

Il faut savoir, et c'est un autre élément de sécurité, que les calculs de rentabilité ont été basés sur une évolution du trafic de 3,7 p. 100 entre 1985 et 1993 et de 3,2 p. 100 entre 1993 et 2003. Or, dès à présent, l'augmentation réelle est très supérieure à ces prévisions. Les coûts ont, par ailleurs, fait l'objet d'une analyse très poussée.

A l'évidence, donc, le projet est tout à fait sérieux. Il est cependant important, pour le marché financier international, que chacun ici lui manifeste son soutien, d'une part en autorisant la ratification du traité et en approuvant la concession, d'autre part en affirmant, par tout un plan d'accompagnement, le caractère irréversible de la démarche.

Cela me conduit à aborder la rentabilité externe du projet et ses retombées positives - même si quelques-unes peuvent être négatives - pour les régions concernées.

En tant qu'élu du Pas-de-Calais, je mesure l'extraordinaire chance qui est donnée à cette région, mais aussi le grand défi qui est lancé à notre pays, à l'Europe, à la région du Nord-Pas-de-Calais, aux installations portuaires du Nord de la France, à la capacité de notre pays et des régions concernées de capter le flux nombreux de voyageurs et de marchandises qui transitera par la nouvelle liaison.

Cette liaison est un atout formidable, mais tout atout peut être gagnant ou perdant selon la façon dont on le joue ; en aucun cas, un atout ne résout à lui seul tous les problèmes.

Les atouts, donc, ne manquent pas. D'abord, la liaison représente un marché important : vingt-sept milliards de francs qui, avec obligation de rentabilité des capitaux tournants, correspondent à un besoin de financement de l'ordre de 50 milliards, l'équivalent de cinq tranches nucléaires. Elle représente, ensuite, 27 millions d'heures de travail. A cet égard, une négociation a été engagée pour que 30 p. 100 de l'activité ainsi créée aille à des entreprises régionales.

Mais ce projet n'engendrera pas que des retombées positives directes, il génère aussi un courant induit d'activités ultérieures. Ainsi la région profitera-t-elle de la procédure « grands chantiers » - sauf la clause d'abandonnement à E.D.F. -, procédure tout à fait intéressante car elle prévoit l'accueil et le fonctionnement du chantier, la formation professionnelle liée à la réalisation de celui-ci et un accompagnement d'après chantier.

Il conviendra aussi, messieurs les ministres, de veiller au fonds d'aménagement du littoral qui figure dans le protocole transmanche et qui doit être alimenté par le produit fiscal dû aux équipements concernés.

Il faudra également mettre en place une bonne concertation entre les différentes collectivités territoriales quant à la gestion de la Z.A.C., laquelle doit être un lieu d'accueil adapté le mieux possible à la capacité de la région à gérer le flux de voyageurs et de marchandises.

M. Goullet a évoqué l'important plan d'accompagnement en infrastructures routières et ferroviaires qui est prévu et qui fera que la région Nord-Pas-de-Calais sera un formidable centre autoroutier et ferroviaire, capable, au cœur de l'Eu-

rope, de pouvoir appréhender et offrir aux décideurs économiques les meilleurs moyens de capter les flux internationaux.

Les membres de la commission de la production et des échanges vous ont interrogé, monsieur le ministre, sur la réalisation du T.G.V. Nord. Cette réalisation est attendue. Mais je crois que, pas plus qu'à l'époque, vous n'avez aujourd'hui les moyens de répondre à cette attente.

Cette concession d'une liaison fixe à travers la Manche présente un caractère unique, dans la perspective d'un marché européen unique et d'un flux de transport de marchandises et de voyageurs concentré sur une région unique au monde.

C'est un événement pour l'Angleterre et pour notre pays. Il mérite, par notre vote, d'être salué avec l'enthousiasme qui doit accompagner les grands projets. Ce projet suscite l'espoir, mais il doit être élaboré avec beaucoup d'attention car ce tunnel ne doit pas se faire au détriment des régions qui le bordent.

Telles sont, messieurs les ministres, les réflexions qui ont alimenté l'étude de ce projet de concession par la commission de la production et des échanges. Après toutes les réponses qui lui ont été fournies, la commission a décidé, à l'unanimité, d'autoriser la ratification de cette concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes.

M. Bernard Besson, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, la construction et l'exploitation du tunnel sous la Manche nécessitent une double intervention du Parlement : d'une part, pour autoriser la ratification du traité concernant la construction et l'exploitation du lien fixe ; d'autre part, pour approuver la concession quadripartite liant les deux Etats et les deux concessionnaires.

Ce dernier texte vous sera présenté par mon collègue et ami Jacques Douffiagues, ministre chargé des transports.

Avant toute chose, je tiens à remercier MM. les rapporteurs Daniel Goulet et Jean-Paul Delevoey pour leurs exposés précis et complets.

Avant de vous informer de l'état d'avancement des accords particuliers liés au traité, je rappellerai brièvement le contexte qui a présidé à son élaboration.

Le traité de Cantorbéry, signé par M. Roland Dumas alors ministre des affaires étrangères, fait suite aux sommets franco-britanniques de novembre 1984 et de novembre 1985 ainsi qu'au lancement d'un appel d'offres en 1985 en vue de la réalisation du lien fixe.

Le 20 janvier 1986, à Lille, le Président de la République et le Premier ministre britannique décidaient de retenir le projet que tout le monde connaît parfaitement aujourd'hui.

Une fois ce choix effectué, il ne restait plus qu'à conclure le traité et à signer la concession quadripartite.

L'élément essentiel qui soutient tout le dossier réside dans la volonté qui a animé les deux gouvernements d'éviter les écueils sur lesquels le projet de 1973 s'était échoué.

Il fut donc décidé, pour donner toutes ses chances à cette réalisation, de lui assurer une totale indépendance vis-à-vis des pouvoirs publics, la rendant ainsi moins vulnérable aux aléas des politiques budgétaires et conjoncturelles des deux Etats, voire aux aléas politiques tout court.

Il fut donc prévu que la liaison fixe serait financée entièrement sur capitaux privés. A cet égard, je voudrais souligner que la position des deux gouvernements est très claire : il n'y aura ni financement gouvernemental, ni garantie gouvernementale.

Le pari financier consistant à réunir près de soixante milliards de francs de fonds privés est ambitieux, mais le marché semble porteur puisque dès 1993, cela a été appelé, trente millions de voyageurs devraient emprunter le tunnel et que cet ouvrage représente un placement attractif pour des financiers cherchant une rentabilité sur le long terme.

Si la construction et l'exploitation relèvent du domaine privé, il appartient aux pouvoirs publics français et britanniques de fixer les règles du jeu. Tel est l'objet du traité dont

les dispositions définissent, comme l'ont indiqué les rapporteurs, les droits et obligations des Etats, tracent le cadre de la concession et, enfin, mettent en place des mécanismes d'indemnisation, de consultations et de règlement des éventuels différends.

S'agissant de leurs droits et obligations, les deux Etats s'engagent notamment à organiser les contrôles frontaliers de manière à concilier le mieux possible la fluidité et la célérité du trafic avec l'efficacité. A cet égard, il convient de rappeler que les contrôles pourront avoir lieu uniquement aux entrées du tunnel par un contrôle franco-britannique, des deux côtés.

Par ailleurs, pour le régime fiscal, douanier et monétaire, les deux Etats s'engagent à respecter le principe de non-discrimination en matière de taxes afférentes aux charges pesant sur les utilisateurs des différents modes de traversée de la Manche.

De plus, ils coopèrent pour assurer la défense et la sûreté de l'ouvrage.

Il est prévu la mise en place - laquelle est d'ores et déjà faite - de deux structures paritaires : d'une part, une commission intergouvernementale chargée de suivre les questions liées à la construction et à l'exploitation ; d'autre part, un comité de sécurité.

Le traité définit les principes de la concession qui doit régir les relations contractuelles entre les Etats et les concessionnaires. C'est ainsi que les gouvernements garantissent aux concessionnaires la liberté totale de fixer leur prix, leur politique commerciale et la consistance des services offerts. Par ailleurs, les concessionnaires s'engagent à appliquer entre eux le principe du partage égal des charges et des recettes, ce qui est capital.

Enfin, le traité instaure des procédures de consultation entre les gouvernements et des procédures d'arbitrage en cas de différends.

Les autres dispositions du traité ont été exposées très clairement tout à l'heure et je n'y reviendrai pas. Je me bornerai à indiquer que ce « traité-cadre » renvoie à des accords additionnels le soin de régler plus en détail certaines matières, notamment la défense et la sûreté de l'ouvrage, les contrôles frontaliers, la procédure d'arbitrage.

S'agissant de la défense et de la sûreté du tunnel, des discussions sont en cours afin de prévoir des mesures particulières de protection.

L'accord relatif aux contrôles frontaliers est en cours de négociation. Toutefois, il reste une dernière difficulté que l'on peut estimer surmontable.

Enfin, la négociation du règlement de procédure arbitrale est sur le point d'aboutir.

Par ailleurs, je tiens à le souligner, le régime juridique et fiscal applicable au tunnel s'inscrit évidemment dans le cadre plus général de la réglementation communautaire. C'est ainsi que différents points d'inégale importance sont en discussion au niveau européen, notamment les modalités du contrôle aux frontières, la réglementation applicable aux boutiques hors taxes installées dans l'ouvrage et le régime de la T.V.A.

S'agissant du premier point, alors que, dans le cadre du marché intérieur, la Communauté examine actuellement le projet de directive sur l'abolition des contrôles aux frontières, les deux gouvernements demandent que l'ouvrage soit exclu du champ d'application de cette directive en raison de la spécificité du tunnel et de la nécessité d'effectuer des contrôles continus à son entrée, même dans l'avenir.

Concernant la réglementation applicable aux boutiques hors taxes, les deux gouvernements souhaitent que le tunnel soit considéré comme les ports et aéroports assurant le trafic transmanche. La Commission a fait connaître d'ores et déjà son accord pour qu'une solution satisfaisante puisse être trouvée sur ce point.

Enfin, pour le régime fiscal, il convient de rappeler que si l'on appliquait la T.V.A. aux péages perçus, elle serait de 0. p. 100 en Grande-Bretagne et de 18,6 p. 100 en France. Par ailleurs, les moyens de transport concurrents pour le franchissement de la Manche ne sont pas assujettis à la T.V.A. Les deux gouvernements ont donc demandé à la Commission l'assimilation de la liaison fixe aux autres moyens de transport. La discussion est en cours.

Il pourrait de prime abord sembler curieux que nous puissions demander des dérogations à des réglementations communautaires qui verront leur terme à la fin de 1992, au moment où entrera en vigueur la totalité du grand marché

intérieur. Mais loin de constituer une quelconque marque de pessimisme de notre part quant aux chances de réaliser à la date prévue le marché intérieur, ces demandes de dérogation manifestent notre volonté de faciliter la prochaine augmentation du capital d'Eurotunnel, en offrant toutes les garanties de rentabilité aux investisseurs non européens, lesquels ignorent souvent les subtilités de notre droit communautaire et ont besoin de ce qui n'est qu'une garantie supplémentaire.

Mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement souhaite vivement que le présent projet de loi soit adopté massivement. Ainsi, après les commissions qui ont émis un vote unanime, la représentation nationale apporterait-elle la preuve de la ferme volonté de notre pays, au-delà des changements et des vicissitudes politiques, de donner enfin corps à un rêve ancien mais clairvoyant : le tunnel sous la Manche.

Ce signal donné par la France devrait aider l'équipe renouvelée et renforcée d'Eurotunnel à réunir les fonds nécessaires.

A cet égard, je tiens à rappeler, après le rapporteur, que l'annonce, le 5 avril dernier, par le conseil d'administration d'Eurotunnel du report à l'automne de la seconde augmentation de son capital s'explique notamment par la congestion des marchés financiers britanniques imputable à la prochaine privatisation des aéroports dans ce pays.

Il s'agit donc d'un recul tactique en vue d'une préparation plus réfléchie et plus sûre de la seconde augmentation du capital du consortium qui sera levée en deux étapes : au mois de juillet de cette année, par un placement privé d'un montant de 1,5 milliard de francs ; à l'automne prochain, par une offre publique de vente d'un montant de 6 milliards de francs. Le capital étant ainsi globalement porté à 10 milliards de francs.

Par ailleurs, Eurotunnel a d'ores et déjà conclu avec un groupe de quarante banques un accord de principe portant sur un prêt d'un peu moins de 50 milliards de francs.

En outre, le signal donné par notre pays aidera le gouvernement du Royaume-Uni. A cet égard, je rappellerai que le projet de loi britannique, actuellement examiné par la Chambre des Lords, poursuit son cheminement législatif dans un climat aujourd'hui apaisé.

Pour toutes ces raisons, nous devons manifester la volonté qui nous anime de mener à bien cette immense tâche car ce tunnel constitue, chacun le sait, une chance pour nos deux pays et pour l'Europe.

S'agissant de notre pays, l'Etat, la région Nord-Pas-de-Calais et les collectivités territoriales concernées poursuivent leur politique dynamique de conquête des retombées économiques induites par le tunnel, et MM. les rapporteurs ont, à juste titre, développé ce point.

Mais surtout, cette liaison fixe, qui constitue un trait d'union supplémentaire entre la France et le Royaume-Uni, apporte une contribution essentielle à l'édification du marché intérieur, ce vaste espace dans lequel 320 millions de femmes et d'hommes doivent apprendre, ensemble, à travailler, à échanger et à circuler en totale liberté.

Le tunnel sous la Manche participe donc à la construction de cette Europe des hommes à laquelle nous aspirons tant et qui doit donner à notre Communauté européenne toute sa dimension humaine. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaques, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, permettez-moi tout d'abord de m'associer aux félicitations et aux remerciements que mon collègue Bernard Bosson a adressés à MM. les rapporteurs, lesquels me facilitent grandement la tâche.

Le tunnel sous la Manche, c'est vrai, n'est pas une idée neuve en Europe. Mais, en relançant le projet, les gouvernements français et britannique ont recherché les moyens d'éviter la répétition des échecs passés.

C'est à l'occasion du sommet franco-britannique de septembre 1981 que les gouvernements français et britannique sont convenus de reprendre l'étude d'une liaison fixe.

A l'appel d'offre lancé en avril 1985, quatre promoteurs ont répondu.

Le projet choisi par les gouvernements et présenté par France-Manche et The Channel Tunnel Group est constitué par un double tunnel foré ferroviaire, assorti d'une galerie de services, permettant à la fois le passage des trains des compagnies de chemin de fer et de navettes porte-véhicules mises en œuvre par le concessionnaire.

Ce projet a l'avantage de recourir à des solutions techniques éprouvées. Son coût d'investissement est limité par l'usage d'une infrastructure commune au rail et à la route. Ses impacts sur l'environnement sont réduits. Il ne présente, enfin, aucune interférence avec la navigation maritime.

Ce ne sont donc pas les solutions techniques, mais le choix d'un financement entièrement privé et sans garantie financière ni commerciale des Etats, tant au stade de la construction qu'à celui de l'exploitation, qui distingue ce projet du précédent de 1971. En effet, à cette époque, les Etats avaient garanti les emprunts bancaires et obligataires, tandis que l'exploitation de l'ouvrage devait être confiée au secteur public - et ce fut peut-être là un des motifs de l'échec.

Aujourd'hui, le choix du financement privé traduit la confiance dans la rentabilité du projet, dans la possibilité pour les marchés financiers d'y trouver des occasions de placement à long terme, dans la capacité des mécanismes du marché de jouer le rôle régulateur nécessaire à l'équilibre du projet.

Il traduit enfin une vision de l'avenir fondée sur l'initiative et sur la liberté, et où les ressources publiques seront consacrées à la réalisation d'un vigoureux programme d'accompagnement et d'aménagement du territoire.

C'est à ces conditions que pourront probablement être relevés les défis que pose la réalisation d'un projet exceptionnel à trois égards.

Exceptionnel d'abord par son enjeu : arrimer enfin la Grande-Bretagne à l'Europe.

Exceptionnel ensuite par ses dimensions, puisque, compte tenu de la charge des intérêts intercalaires, les besoins de financement seront de l'ordre de 50 milliards de francs.

Exceptionnel, enfin, par ses modalités, puisqu'il s'agit, à ce jour, de l'ouvrage le plus important financé sur des ressources exclusivement privées.

La démarche proposée aux parlements des deux pays consiste donc, d'abord, à assurer les bases juridiques nécessaires à la réalisation du projet. Mon collègue Bernard Bosson vient de vous faire le point sur la procédure suivie devant le Parlement britannique.

En France, des autorisations provisoires ont été données pour permettre le démarrage, sans délais, des travaux de reconnaissance et d'essais, en même temps qu'étaient accomplies les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique.

MM. Descamps et moi-même, accompagnés de tous les parlementaires qui le souhaitaient, avons participé voici quelques jours à un déplacement sur le site, ce qui nous a permis de nous rendre compte à la fois de la consistance et de l'ampleur de ce projet.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de présenter devant l'Assemblée nationale approuve, en tant que de besoin, la concession signée le 14 mars 1986 en application des principes posés par le traité de Cantorbéry.

La concession quadripartite entre la France et le Royaume-Uni d'une part, France-Manche et The Channel Tunnel Group d'autre part, a pour objet de fixer les caractéristiques de l'ouvrage concédé et de préciser les engagements réciproques des Etats et des concessionnaires.

Je me bornerai à en rappeler très rapidement les éléments essentiels.

La concession est établie pour une durée de cinquante-cinq ans, à dater de la ratification du traité. Pendant cette période, les concessionnaires doivent assurer conjointement et solidairement, sans apport budgétaire ni garantie financière des Etats, la conception, la construction et l'exploitation de la liaison fixe. Ils doivent assurer la continuité et la fluidité du trafic ainsi que la sécurité des personnes et des biens.

En contrepartie de leurs obligations, les concessionnaires disposent de la liberté de fixer leurs tarifs, leur politique commerciale et la consistance des services offerts, dans le respect des dispositions nationales ou communautaires relatives à la concurrence ou aux abus de position dominante.

D'ici à l'an 2000, les concessionnaires devront présenter un projet de liaison routière sans rupture de charge qui pourra compléter le premier ouvrage quand les conditions de trafic le permettront.

Les gouvernements pourraient, à défaut, lancer à partir de 2010 un nouvel appel d'offres en vue de la réalisation d'une nouvelle liaison qui pourrait entrer en service à partir de 2020. Les obligations entre les deux Etats trouvant leur source dans le traité, la concession ne comporte que des mesures d'application. Dès son entrée en vigueur, le traité donnera en effet une base juridique en droit interne français aux adaptations de la législation et de la réglementation qui seraient rendues nécessaires par le caractère binational et l'unité fonctionnelle de la liaison fixe transmanche. Il est cependant apparu souhaitable de donner à certaines dispositions de la concession une base législative supplémentaire. La même démarche avait d'ailleurs été suivie par le Gouvernement et par le Parlement en 1974.

Le projet de loi qui vous est soumis reprend d'ailleurs les termes utilisés à l'époque. Le souci de sécurité juridique dont les pouvoirs publics souhaitent entourer la mise en œuvre des mécanismes de financement de ce projet de grande ampleur devrait donc créer les bases de confiance nécessaires à la mobilisation des ressources d'emprunt et à la levée de la dernière tranche de capital. C'est en effet sur la base de la démonstration de la solidité des engagements financiers présentés par les candidats et les institutions financières qui les soutiennent que les gouvernements ont choisi, le 20 janvier 1986, le projet d'Eurotunnel.

Conformément aux directives de la consultation, les engagements financiers des promoteurs devaient être appréciés sans autre référence à la réalisation d'infrastructures d'accompagnement que celles prévues dans lesdites directives. D'ailleurs, les études réalisées ont confirmé la forte rentabilité du projet appréciée sur le long terme. De ce fait, il correspond bien aux emplois recherchés par les investisseurs institutionnels, notamment les institutions de retraite.

Le Gouvernement attend donc avec confiance la confirmation de ces hypothèses par le marché sur la base des équilibres économiques définis tant par le contrat de concession que par la convention d'utilisation ferroviaire librement négociée entre Eurotunnel et les deux compagnies nationales et qui doit aboutir à un accord respectueux des intérêts légitimes des deux parties. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter sur le bon aboutissement de ces discussions, malgré - et c'est normal compte tenu de l'ampleur des intérêts en cause - le bruit et la fureur qui ont pu les entourer pendant un certain temps.

Les engagements financiers devront d'abord se traduire par la concrétisation de l'accord de prêt portant sur un montant de l'ordre de 50 milliards de francs consenti par un syndicat bancaire international. Dès après la signature du contrat de prêt, Eurotunnel pourra procéder à l'ultime phase de la levée des 7,5 milliards de francs de capital sur les différents marchés internationaux.

Sans attendre cette échéance, le Gouvernement a pris, notamment dans le cadre du récent comité interministériel d'aménagement du territoire, des mesures qui permettent d'améliorer encore le plan d'accompagnement et d'assurer la valorisation de l'impact de la liaison fixe sur l'économie régionale, nationale et européenne.

La réalisation de la liaison fixe à travers la Manche constitue en effet un enjeu important pour la région Nord-Pas-de-Calais, dont les activités traditionnelles connaissent des difficultés profondes, principalement, d'ailleurs, dans la zone d'influence du tunnel. Il y a donc là, à l'évidence, une occasion à saisir pour les industries liées à la construction, la proximité du chantier les mettant en bonne situation pour répondre à une partie des appels d'offres. Afin que la région Nord-Pas-de-Calais puisse tirer pleinement parti de cette possibilité, le Gouvernement a décidé d'appliquer à ces travaux la politique dite des « grands chantiers », et un objectif a été fixé : 75 p. cent des emplois créés sur le chantier devront pouvoir être attribués à des personnels locaux et régionaux.

Les potentialités ouvertes par un chantier de cette ampleur ne doivent cependant pas faire oublier les problèmes d'adaptation que la mise en exploitation de la liaison fixe suscitera nécessairement dans le transport maritime.

L'exploitation de la liaison fixe provoquera, sans aucun doute, une profonde transformation de ces activités, mais les reconversions d'emplois dans le transport maritime tradi-

tionnel devraient être facilitées par les créations dues à l'augmentation des échanges entre la Grande-Bretagne et la France, ainsi que par des mesures spécifiques prises par le Gouvernement pour favoriser le développement de la région Nord - Pas-de-Calais et lui permettre de profiter au maximum de l'ouverture de la liaison fixe.

Ce sont 1 700 emplois permanents qui seront créés à l'ouverture du tunnel, et le potentiel de développement annuel des emplois est évalué entre 500 et 1 000 pendant les dix années qui suivront, compensant - et au-delà - les réductions d'effectifs qui affecteront les activités liées aux transports transmanche traditionnels.

Conscients des enjeux pour la région comme pour l'ensemble du pays, les pouvoirs publics ont décidé d'assortir l'ouverture de la liaison fixe de mesures d'accompagnement qui visent à relier le tunnel au réseau autoroutier et ferroviaire national, à reconstruire et restructurer les activités portuaires, à améliorer les équipements touristiques pour permettre aux régions de faire face à l'augmentation des flux de passagers et à insérer le chantier de construction dans l'économie régionale.

Les intentions exprimées à cet égard en janvier 1986, et traduites dans des contrats de Plan entre l'Etat et les régions concernées, ont bénéficié, lors du récent C.I.A.T. du 13 avril dernier, de diverses mesures d'accélération ou d'amplification.

Le plan routier transmanche, tel qu'il a été redéfini, permet, tout en assurant l'accueil de la liaison fixe, de créer, dès l'ouverture du tunnel, des liaisons Nord - Sud-Ouest nécessaires pour améliorer la desserte des ports de la Manche, faire bénéficier l'ouest du pays des retombées économiques de la nouvelle liaison et conforter le rôle de plaque tournante de la France pour les transports.

Trois axes principaux sont concernés par l'accueil du trafic en provenance de la liaison fixe.

L'autoroute A 26 entre Calais et Reims sera mise en service en 1990. L'autoroute A 1 sera élargie à deux fois trois voies.

L'axe Calais - Dunkerque - frontière belge, emprunté par la majorité des usagers en direction du Benelux et du nord de l'Europe, d'ores et déjà saturé sur certaines de ses sections, sera aménagé à deux fois deux voies entre Calais - Dunkerque et la frontière belge, avec des sections deux fois trois voies à Calais et Dunkerque. Estimé à 1 500 millions de francs, cet aménagement sera réalisé à l'horizon de mise en service de la liaison fixe.

Enfin, le trafic en direction de l'Ouest et du Sud-Ouest empruntera la rocade littorale de Calais à Boulogne, puis l'autoroute Boulogne - Abbeville, décidée le 13 avril 1987, et son prolongement par la R.N. 28 jusqu'à Rouen.

M. Philippe Vasseur et M. Charles Revet. Très bien !

M. le ministre chargé des transports. Alors que l'ensemble des liaisons Nord-Sud à grande capacité emprunte actuellement des axes situés dans l'Est du pays, il apparaît souhaitable d'offrir pour le trafic en provenance de la liaison fixe et en direction des pays de la Péninsule ibérique un itinéraire contournant la capitale par l'Ouest qui s'appuierait sur la liaison Boulogne-Rouen et l'autoroute Rouen-Alençon-Le Mans-Tours, décidée lors du C.I.A.T. du 13 avril 1987, puis se dirigerait par l'autoroute A 10 vers l'Espagne.

De plus, des liaisons terrestres au débouché de la liaison fixe présentant un niveau de service élevé permettraient aux chargeurs britanniques d'utiliser de manière aisée les ports continentaux.

Pour répondre à cet objectif, deux liaisons doivent être aménagées : Le Havre-Rouen-Abbeville-Calais et Le Havre-Neufchâtel-Amiens-autoroute du Nord - Saint-Quentin par l'A 26.

M. Charles Revet. Parfait !

M. le ministre chargé des transports. L'ensemble de ce plan routier a été évalué, en janvier 1986, à 5 725 millions de francs, à réaliser d'ici à la mise en service du tunnel. Il a fait l'objet de contrats particuliers avec les trois régions concernées.

Compte tenu des nouvelles décisions prises par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril 1987 de réaliser notamment une autoroute Boulogne-Abbeville-

Amiens - Saint-Quentin et d'assurer une continuité autoroutière entre Le Havre et Amiens, un nouveau chiffrage et un nouveau plan de financement du plan routier transmanche devront être effectués prochainement en liaison avec les collectivités territoriales concernées, en tenant compte des contraintes d'équilibre financier des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

En ce qui concerne les chemins de fer, outre l'engagement gouvernemental de réaliser la modernisation et l'électrification de la ligne Calais-Hazebrouck, permettant de relier la liaison fixe et le littoral du Pas-de-Calais au réseau électrifié national dès l'ouverture du tunnel, un certain nombre d'autres études sont lancées, notamment pour définir la meilleure desserte à partir de Calais, de Boulogne et de Dunkerque.

Il est bien entendu difficile d'aborder l'avenir de la liaison fixe sans parler du train à grande vitesse, tant il est clair que la qualité des liaisons ferroviaires est un enjeu essentiel du rapprochement entre la Grande-Bretagne et la France mais aussi, au-delà, entre la Grande-Bretagne et l'Europe tout entière.

Dans ce contexte, les décisions à prendre par la partie britannique pour assurer sur son réseau de voies existantes des conditions d'utilisation compatibles avec une desserte fréquente et rapide pèseront d'un poids particulier.

La France, pour sa part, aborde le dossier du réseau nord-européen de trains rapides de façon tout à fait positive. Mais cela ne suffit pas. Des décisions devront être prises par les gouvernements concernés sur la base d'une solidarité réelle et d'un partage équitable des avantages susceptibles d'être recueillis en fonction des charges de chacun des partenaires et des performances qu'ils assureront aux liaisons nouvelles. Les discussions sont menées très activement sur ces bases avec nos partenaires britanniques et belges.

Pour ma part, s'agissant de la France, j'ai déjà recueilli les éléments de réflexion sur la rentabilité du T.G.V. qui résultent du rapport de M. Darmon. J'attends, dans les jours qui viennent, les conclusions de la commission présidée par l'ingénieur général Rudeau sur les tracés possibles du T.G.V. Nord. Le Gouvernement prendra en temps opportun les décisions nécessaires à cet égard et en informera bien entendu préalablement la représentation nationale.

Plus généralement, il appartiendra aux différents acteurs concernés - Etat, région, collectivités territoriales et intérêts économiques - de mettre en œuvre une politique de conquête des retombées économiques, sans laquelle la liaison fixe ne manquerait pas d'apparaître comme un échec. La volonté d'offrir une bonne interconnexion des réseaux d'infrastructure du nord-est de l'Europe doit se conjuguer avec la recherche des moyens susceptibles d'inciter les acteurs de la vie économique à faire escale, voire à se fixer sur le territoire français.

Le tunnel sous la Manche apportera une contribution essentielle à la construction de l'Europe. La concomitance de l'échéance de 1993 avec la réalisation du marché unique européen donne à la France une chance exceptionnelle de valoriser sa position centrale en Europe. Le Gouvernement ne ménagera donc pas ses efforts pour permettre de profiter des chances qu'offrira la réalisation de cette grande infrastructure.

C'est, en effet, une grande chance pour la France, une grande chance pour l'Europe. Nous espérons être soutenus par la représentation nationale unanime. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. Dans la discussion générale commune, la parole est à M. Philippe Vasseur.

M. Philippe Vasseur. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le tunnel sous la Manche, il y a deux siècles qu'on en parle et il y a un siècle qu'on envisage concrètement sa construction. Il y a déjà eu plus d'une vingtaine de projets et, jusqu'à ces derniers temps, dans ma région, dans mon département du Pas-de-Calais, quand on évoquait le tunnel, on pensait davantage à *L'Eternel Retour* ou à *La Grande Illusion* qu'à 2001, *Odyssée de l'Espace*.

Aujourd'hui encore, au moment où notre assemblée doit ratifier le traité et approuver la concession, le scepticisme n'a pas complètement disparu. Quelques démissions spectaculaires chez les partenaires britanniques d'Eurotunnel, des dis-

ussions tendues à propos des liaisons ferroviaires de part et d'autre de la Manche, des incertitudes financières et des interrogations sur l'évolution politique du dossier en Grande-Bretagne peuvent alimenter un léger doute.

Pourtant, jamais l'établissement d'un lien fixe entre la France et l'Angleterre n'a eu autant de chances de réussir. Et, cette fois-ci, je suis convaincu qu'on doit y croire, ou, en tout cas, qu'on peut y croire.

La grande différence avec le passé, avec les projets et les débuts de chantier qui sont derrière nous, c'est moins la volonté politique que le mode de financement retenu.

Le tunnel doit être construit grâce à des fonds d'origine privée, provenant non seulement des marchés financiers en France et de Grande-Bretagne, mais encore, pour un tiers, d'autres pays. Au temps de la rigueur budgétaire qui limite la capacité d'investissement de l'Etat dans les travaux publics, on ne peut qu'être intéressé par cette initiative qui confirme les possibilités offertes pour le financement des grandes infrastructures. A cet égard, le projet de lien fixe a un caractère exemplaire pour d'autres équipements futurs.

Mais ce mode de financement impose deux conditions.

La première condition, c'est que les groupes privés prennent complètement leurs risques. Dans un tel montage, il ne saurait être question de se retourner vers les Etats en cas de défaillance. Ce serait contraire aux principes même de l'opération. Autrement dit, l'engagement privé doit être ferme et définitif, aussi bien pour la construction que pour l'exploitation, et aucun recours auprès de la puissance publique ne pourra être accepté.

La deuxième condition, c'est que l'Etat français prenne, par ailleurs, ses responsabilités financières là où son intervention est indispensable.

En décidant de construire le tunnel sous la Manche, la France et la Grande-Bretagne accomplissent un acte majeur d'aménagement du territoire européen. Cette décision doit avoir des conséquences globalement positives, bien sûr, sinon, pourquoi la prendrait-on ? A l'échelle de l'Europe en général, et de nos deux pays en particulier, on en attend un développement des échanges de toute nature, un coup de pouce, voire un coup de fouet, à l'activité économique, et une contribution à la création d'emplois.

Mais dans la région Nord-Pas-de-Calais, où se trouve l'une des extrémités du tunnel, c'est un véritable bouleversement économique qui va se produire. Cette région a particulièrement souffert de la mutation industrielle et, pour elle, le tunnel peut être un atout considérable en faveur du renouveau. Il peut être aussi, à certains endroits, un facteur d'aggravation des difficultés.

Dans un département, le Pas-de-Calais, où les demandeurs d'emploi représentent 15 p. 100 de la population active, des agglomérations comme Calais et Boulogne-sur-Mer subissent un taux de chômage de 20 p. 100.

Or les ports de Calais et de Boulogne vivent essentiellement du trafic transmanche.

Calais est le premier port de voyageurs de France, Boulogne le deuxième. Le trafic maritime avec la Grande-Bretagne est pour eux déterminant.

Il faut savoir, par exemple, qu'à Boulogne, port de pêche, port de commerce et de voyageurs, les échanges avec l'Angleterre fournissent plus de la moitié des recettes d'un port qui est déjà déficitaire. Il est donc certain que la mise en service du lien fixe constitue une lourde menace.

En effet, selon les prévisions, dès 1993, date théorique d'ouverture du tunnel, celui-ci absorbera plus de 40 p. 100 du trafic des passagers à travers la Manche. Des activités maritimes subsisteront mais elles porteront plutôt sur les lignes longues que sur les lignes courtes. Le trafic de passagers diminuera nécessairement à Boulogne, entraînant des suppressions d'emplois dans une agglomération qui compte déjà, je le rappelle, 20 p. 100 de chômeurs, et compromettant les conditions d'exploitation des autres activités portuaires.

Il ne faut à aucun prix que la prospérité attendue par certains du tunnel soit payée par la détresse des autres. Le rôle de l'Etat, le devoir de l'Etat, c'est de faire en sorte que le tunnel soit mis en service le mieux possible, avec la meilleure desserte possible, et de corriger les graves inégalités que sa décision de construire un lien fixe peut entraîner.

J'avoue très franchement que, jusqu'à ces derniers jours, les réponses qui m'avaient été données à ces questions n'avaient pas apaisé mes inquiétudes. Il est impossible, dans

une affaire de cette importance, vitale pour l'équilibre de notre littoral, de se contenter de promesses, sans calendrier fixe, sans assurance concernant le financement. Et, de ce point de vue, ce qu'on a appelé le plan d'accompagnement du tunnel m'apparaissait insuffisant.

Mais le Gouvernement a pris le 13 avril une décision capitale, celle de compléter rapidement le réseau autoroutier français, en irrigant notamment le littoral. Cela change tout. Cela apporte enfin ce désenclavement qui est de nos jours la condition nécessaire à la renaissance économique d'une région. Condition nécessaire, mais peut-être pas suffisante.

Il faut veiller aussi à ce que les travaux sur le chantier du tunnel bénéficient en priorité à la région. Que les recrutements soient effectués d'abord auprès des demandeurs d'emploi résidant dans un rayon de cinquante à cent kilomètres.

Il faut veiller à créer sur tout le littoral et dans l'arrière-pays les conditions favorables à l'accueil et au développement des entreprises, et se méfier des distorsions provoquées par l'existence de régimes privilégiés lorsque ceux-ci sont limités à des zones trop étroites qui ne sont pas forcément celles où la situation de l'emploi est la plus dramatique.

Il faut veiller enfin à ce que la grande décision qui reste à prendre pour l'aménagement du réseau ferroviaire donne à la région les meilleures chances de développement. Et il ne s'agit pas seulement d'une préoccupation régionale, mais également des perspectives qui peuvent s'offrir à toute la France dans le cadre européen.

La ville de Lille souhaite être le carrefour du T.G.V. entre Paris, Londres et l'Europe du Nord. Elle envisage ainsi de se doter de tous les moyens lui permettant de devenir une métropole européenne. Elle peut réussir. C'est une chance pour elle et pour ses habitants. C'est une chance pour le pays. Il faut que ce soit aussi une chance pour toute la région. Mais, là encore, un équipement nouveau peut jouer au détriment d'un équipement existant.

Peut-on garantir que la mise en service du T.G.V. Nord n'entraînera pas la dégradation de la liaison ferroviaire entre Amiens, Boulogne et Calais, dont on attend encore l'électrification ? Peut-on promettre aux Boulonnais qu'ils seront bien reliés au réseau national et international du T.G.V. ?

Monsieur le ministre chargé des transports, je vous ai posé la question à plusieurs reprises. Vous m'avez toujours écouté avec attention et compréhension, je crois même pouvoir dire avec bienveillance. Vous m'avez assuré que vous aviez mis ce dossier à l'étude. C'est bien. Mais il y a un temps pour l'étude et un temps pour la décision. Je crois venu le temps de la décision.

Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, voter aujourd'hui pour la création d'un lien fixe entre la France et la Grande-Bretagne, c'est accomplir un acte d'une extrême importance. J'espère avoir démontré qu'il ne suffit pas de construire le tunnel sous la Manche, mais qu'il faut aussi insérer cette construction dans une conception d'ensemble d'aménagement du territoire : aménagement du territoire européen, aménagement du territoire national, aménagement du territoire régional.

Pour la région et pour le pays, la décision d'accélérer et d'étendre le programme autoroutier prouve que le Gouvernement a mesuré l'ampleur des efforts nécessaires. Je ne doute pas de sa volonté de consentir des efforts comparables dans tous les autres domaines que j'ai évoqués.

Pour l'Europe, le tunnel a valeur de symbole. Mais il sera aussi un axe économique qui pourra déplacer de grands courants. Dans la perspective de ce vaste marché européen que nous voulons constituer à partir de 1992, c'est, pour la France, une opportunité que nous ne devons pas laisser échapper.

Prenez en considération les justes inquiétudes qui sont exprimées. Prenez les précautions et les dispositions nécessaires. Faites en sorte qu'il n'y ait pas de laissés-pour-compte, qu'il n'y ait pas de sacrifiés du tunnel et personne ne regrettera d'avoir ratifié le traité et approuvé la concession, ce que je ferai pour ma part et ce que fera l'U.D.F. Faites en sorte que ce tunnel en faveur duquel nous allons voter devienne, pour des millions de personnes, l'un des grands espoirs de la fin du XX^e siècle. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Barthe.

M. Jean-Jacques Barthe. Messieurs les ministres, les députés communistes voteront les deux projets de loi que vous présentez à l'assentiment de notre assemblée. Ils ont toujours été favorables à ce qui rapproche les peuples, favorables à une coopération toujours plus grande, à des échanges toujours plus fructueux entre les différents Etats ; quel que soit leur système économique ou politique, favorables à des échanges qui doivent préserver l'intérêt national de chaque nation.

Mais chacun comprendra qu'il est impossible de réduire une prise de position sur un tel projet, que d'aucuns ont baptisé « l'événement du siècle », à la simple alternative : pour ou contre. C'est pourquoi nous avons nombre d'observations et de critiques à formuler, et tout d'abord sur la façon dont se sont mis en place les accords et sur les méthodes employées pour l'élaboration du projet.

A cet égard, l'essentiel a manqué : une véritable concertation, une large information, de vraies discussions avec les élus des collectivités locales concernées, avec les forces économiques du littoral Nord-Pas-de-Calais. Il en résulte un équipement trop axé sur la rentabilisation financière, sur la possibilité de réaliser d'énormes profits. Cette façon de voir et de procéder conduit inévitablement à un projet insuffisamment conçu pour la revitalisation des régions françaises concernées.

Ce n'est pas que les réunions aient manqué - il y en a eu des colloques, des symposiums, des visites ! - mais rarement ont été évoqués, et seulement évoqués, les vrais problèmes, ceux d'une région en grave difficulté économique, ceux d'une population courageuse mais pauvre socialement et pauvre en formation.

Cela est d'ailleurs dû au grand patronat qui, après avoir profité des travailleurs du Nord-Pas-de-Calais, après les avoir usés dans la grosse industrie métallurgique, chimique et charbonnière avec de bas salaires, ne les a pas du tout préparés à l'avenir, aux techniques modernes, laissant une région exsangue et une population avec un très faible niveau de vie.

Le tunnel pouvait être une occasion de remodeler cette région dans le bon sens, d'en refaire une grande région d'unités productives. On prévoit plutôt de la transformer en zone de passage commerciale, tertiaire et touristique. « Notre région doit renouer avec sa tradition médiévale de terre de communication et d'échanges », écrit, par exemple, M. Pierre Mauroy. S'il faut, bien évidemment, utiliser toutes les filières capables de redonner au Nord-Pas-de-Calais cœur et vie, cela n'est pas suffisant. Plutôt que de se reporter au Moyen-Âge, faisons en sorte que le matériel nécessaire à la construction du tunnel et à son exploitation soit fabriqué dans le Nord-Pas-de-Calais. C'est cela surtout qui apportera des milliers et des milliers d'heures de travail à nos ouvriers et qui soulagera les familles de chez nous du sinistre fardeau du chômage qui les accable actuellement.

Le Nord-Pas-de-Calais doit rester, envers et contre tout, une grande région industrielle, la grande région industrielle qu'elle était au début du siècle. Ce n'est là ni un rêve passésiste, ni une utopie : cela est possible si l'on y met la volonté politique et si l'on voit l'homme avant le profit. Telle est notre position et mon ami Remy Auchedé insistera sur ce point : la science et la finance au service exclusif des habitants de la région.

Il s'agit d'une région qui souffre plus que toute autre du chômage. Et quelles illusions n'a-t-on essayé de semer, dans ces réunions du style « grand-messe » que j'évoquais tout à l'heure ! On allait voir ce que l'on allait voir ! « Une corne d'abondance pour la région » avec 100 000 emplois créés de chaque côté du détroit ! Puis, on descendait à 14 000, pour annoncer des chiffres qui se réduisaient telle une peau de chagrin, et en venir à ceux que l'on annonce actuellement. Ces chiffres sont brutaux dans leur sécheresse et leur précision.

Seront employés sur le chantier : en octobre 1987, 740 personnes ; en octobre 1988, 3 350 ; en octobre 1989, 3 670 ; en octobre 1990, 3 970 ; en octobre 1991, 2 310 ; en octobre 1992, 1 680 et, en octobre 1993, 190.

Nous sommes loin des couplets dithyrambiques entonnés par les chœurs du régime capitaliste, qu'ils soient banquiers, industriels, élus de votre majorité ou élus socialistes.

M. Jean Auroux. Ben voyons !

M. Jean-Jacques Barthe. Nous seuls, communistes, sommes restés les pieds sur terre, ne voulant pas tromper nos habitants, qui ont déjà entendu et cru à tant de promesses. Et la réalité nous donne, une fois encore, raison.

Alors, ces emplois, peu nombreux comparés à cette image tant de fois employée du plus grand chantier du monde, il faut absolument qu'ils soient locaux : ils le seront pour 75 p. 100 d'entre eux, nous affirme-t-on. Si davantage n'est pas possible, il faut que Transmanche-Construction tienne absolument ses engagements : 75 p. 100 et le maximum des emplois recrutés dans le Calaisis.

Je le dis, en tant que maire de Calais, non pas par chauvinisme local exacerbé, mais parce que nous comptons 20 p. 100 de notre main-d'œuvre active au chômage.

C'est terrible, quand on sait que, dans la réalité, le nombre des sans-emploi est encore plus grand, si l'on ajoute les jeunes en situation précaire - T.U.C., T.I.G., P.I.L., S.I.V.P. -, toutes mesures palliatives inventées par d'autres et développées par votre gouvernement.

Or, hormis les élus communistes, qui est vraiment soucieux de ces chômeurs, qui s'en préoccupe réellement ? Qui les connaît le mieux ?

Nous avons, plus que quiconque, la connaissance de ces familles privées d'emploi ou percevant de maigres salaires. Pourquoi ? Parce que nous vivons leur vie de chaque jour. Ainsi, et ce n'est pas faire diversion que de le rappeler, mais c'est citer un exemple concret, notre conseil municipal compte vingt-six élus communistes : quatre enseignants, deux employés, vingt ouvriers et, sur ces vingt ouvriers, quatre sont au chômage. Cela explique que nous voulions tout faire pour changer cette vie difficile.

Nous la connaissons trop bien, hélas !

Ainsi, quelques années de travail au chantier du tunnel, même si elles sont loin d'être la panacée, ne peuvent que les aider, que leur rendre service, en faisant tout par ailleurs, pendant la construction, pour implanter des usines et des services afin de leur garantir un emploi, à la fin du chantier, pour toute leur vie.

Oui, il faut profiter de ce tunnel - je le dis sans honte aucune - pour mieux former les habitants du Calais, et surtout la grande masse de jeunes, à un vrai métier. Ils sont courageux, énergiques, travailleurs comme beaucoup de gens du Nord.

C'est le rôle des entreprises concernées par le tunnel, c'est le rôle de l'Etat, c'est le rôle de la région de les mieux former. Aucun ne doit lésiner sur les moyens à mettre en œuvre. La ville de Calais, je le répète, est prête, quant à elle, à mettre à disposition des terrains, des locaux, pour une grande maison de la formation et de la promotion, dans la ville même. J'attends la réponse de l'Etat, la réponse de la région, la réponse des constructeurs.

C'est parce que nous espérons parvenir à ces fins, en nous battant, en luttant avec les habitants de chez nous, que nous disons oui au tunnel.

Nous mobiliserons toutes les énergies pour faire en sorte que toutes les opérations de construction et d'embauche se déroulent convenablement.

Nous attendons des promoteurs du tunnel, des services de l'Etat, des préfetures et de la D.A.T.A.R., une collaboration de tous les instants dont la population doit recueillir les fruits. La ville de Calais est prête à jouer son rôle. A chacun d'assumer le sien. S'il en était autrement, il faudrait s'attendre aux plus vives réactions de la population et de ses élus.

Il faut absolument que le plan d'accompagnement - je n'aime pas ce terme et je préférerais : « plan de développement » - amène vraiment la revitalisation de toute notre façade littorale qui va subir, d'autres l'ont dit avant moi, un énorme bouleversement.

Pour Calais, l'autoroute A 26, la rocade Est, l'autoroute A 16, la rocade littorale, le port en eau profonde, l'électrification de la voie ferrée Calais-Hazebrouck - mais il faudrait également celle de Calais-Amiens - c'est bien, c'est positif. Mais ce n'est pas encore suffisant. Ce n'est pas surenchère de notre part, mais nous rappelons que notre secteur géographique a accumulé tant de retards qu'il y a plus encore à faire. Par exemple, il ne faut pas ignorer le trafic de passagers par voie maritime, mais au contraire le développer lui aussi.

Toutes les prévisions laissent à penser que le lien fixe devrait amener une progression considérable des échanges entre la Grande-Bretagne et le continent. Il y a donc la place pour une coopération, une complémentarité entre lien fixe et trafic maritime.

Il faut rechercher des synergies, développer les deux moyens de transport, améliorer le service rendu plutôt que de laisser se mettre en place une concurrence sauvage, redoutable à terme pour le trafic maritime, pour les exploitants du tunnel, pour les salariés des deux et, en définitive, pour tous les usagers français et britanniques.

L'exemple que nous fournit la déréglementation en matière de transport aérien est riche de leçons à cet égard. Ce sont toujours les usagers, au bout du compte, qui font les frais de la déréglementation. La déréglementation, la concurrence sauvage, la recherche de la rentabilité financière à tout prix vont contre la sécurité. L'accident de Zeebrugge en est la dramatique illustration.

M. Yvon Blot. C'est scandaleux !

M. Jean-Jacques Barthe. C'est pourquoi, dans notre esprit, la mise en place du lien fixe ne doit pas être utilisée contre l'emploi, contre les marins, contre les travailleurs portuaires, contre le port. Il n'y a aucune fatalité - mais il faut alors, et nos luttes y contribueront, placer l'homme au centre des préoccupations - à ce que disparaissent, comme tous, du parti socialiste à la droite, l'envisagent, des milliers d'emplois dans les métiers liés à la mer.

Il faut aussi, dans d'autres domaines, développer encore l'enseignement technique, secondaire et supérieur, dans le Calaisis, développer à bon escient la formation professionnelle, développer les administrations publiques - services fiscaux et de douanes, sapeurs-pompiers, gendarmerie, police, tout cela étant en partie lié au tunnel - et les équipements sanitaires et sociaux, tels que les hôpitaux, les S.M.U.R., les centres de soins, les crèches, les haltes-garderies, les centres de P.M.I., les aires de sports et de camping, les auberges de la jeunesse. Il faut faire en sorte que le débouché que représente le tunnel serve la population et l'emploi, par la création d'une grande zone d'éclatement de fret au terminal, de stockage, mais aussi d'unités de production, d'une plate-forme multimodale, surtout ferroviaire car une plate-forme routière favoriserait plutôt Anvers et Rotterdam. La mise en place d'une zone industrielle et artisanale et d'une zone de tourisme et de loisirs s'imposent également. Et tout cela pour induire, attirer et conserver, après la construction du tunnel des emplois stables et durables.

C'est aussi dans ce cadre ambitieux, mais réaliste, qu'il faut soigner l'environnement et exercer un contrôle public sur les opérations de chantier. C'est encore dans ce cadre ambitieux, tenant compte des réalités, que doit se réaliser le T.G.V.-Nord. Il doit desservir à notre sens les capitales régionales Lille et Amiens. Il doit, bien sûr, améliorer - c'est son rôle premier - les durées de trajets entre capitales, mais il ne doit pas ignorer toutes les dessertes possibles, dont celles des villes moyennes comme Arras, capables d'irriguer convenablement la région.

Telle est notre position, simple, claire, sur ce T.G.V., monsieur le ministre, qui fait couler tant d'encre et de salive.

Tel est aussi le sens profond de notre vote positif sur les projets présentés.

Nous constatons une distance certaine entre ces projets soumis à la ratification de l'Assemblée nationale et ce qu'ils devraient être, à notre sens. Ils ne devraient pas constituer avant tout un équipement destiné à renforcer les flux d'échanges multinationaux européens qui ont déjà porté tant de préjudice à l'industrie et à l'agriculture françaises, à l'emploi dans nos régions.

Non, il faut que le tunnel soit la source et le moteur de la revitalisation du Nord - Pas-de-Calais, d'un meilleur emploi, d'une meilleure formation des travailleurs de notre pays. Il doit être la source et le moteur d'un grand pas en avant dans le développement économique et social du Nord - Pas-de-Calais et de la France.

Entre vos intentions, celles des banquiers et des industriels, et nos propositions, le fossé est, certes, profond. Nous ferons tout pour qu'il se comble dans le bon sens : celui du présent et de l'avenir de l'homme. Pour cela, nous ferons preuve, messieurs les ministres, d'une vigilance extrême à chaque instant et d'une détermination à toute épreuve.

Les communistes seront là quotidiennement, sur le terrain pour éviter les mauvais coups, au Parlement pour endiguer la soif du profit financier à tout prix, pour freiner les appétits des hommes d'affaires et pour que, vraiment, si nous parvenons à le réaliser, ce tunnel sous la Manche, un projet dont ont rêvé depuis des décennies techniciens et savants, soit une chance pour Calais, pour le Nord-Pas-de-Calais et pour la France.

Je terminerai, monsieur le président, messieurs les ministres, par les mêmes mots, sans en changer un seul, que je prononçais à cette tribune le 16 décembre 1974, lors de la discussion du projet de ratification de la précédente mouture du tunnel sous la Manche car, en ce qui nous concerne, nous sommes constants en politique : « C'est l'intérêt des travailleurs qui est notre souci constant. Un projet dont rien ne montre qu'il est en leur faveur ne peut recevoir notre aval. Mais nous nous emploierons à ce que cet ouvrage digne du génie des hommes serve à améliorer la vie de chaque jour, qu'il serve, dans le cadre d'une politique nouvelle, à l'homme et à la satisfaction de ses besoins. »

Je dis exactement la même chose aujourd'hui.

La réalisation du projet de lien fixe transmanche, qui risque de bouleverser l'économie locale, doit fondamentalement prendre en compte les problèmes du littoral et de son essor économique en s'appuyant sur l'existant pour le développer, en privilégiant l'emploi local, en respectant l'équilibre écologique de son environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Yvan Blot.

M. Yvan Blot. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, lors de la conférence de la paix, le Premier ministre britannique Lloyd George apostrophait ainsi, paraît-il, Georges Clemenceau : « Vous défendez, monsieur le président du Conseil, les positions françaises avec beaucoup de fermeté. Mais vous allez beaucoup trop loin. Entre la sage fermeté et l'entêtement imbécile, il n'y a qu'un pas. »

« Oui, le Pas-de-Calais », répondit Clemenceau.

Cette anecdote illustre l'antique méfiance entre les deux grandes nations britannique et française. Cette méfiance, bien sûr, est heureusement dépassée aujourd'hui, mais ne fut-elle pas un peu responsable de l'abandon dans lequel les pouvoirs publics ont laissé l'axe de transport Paris - Londres, où les trains aujourd'hui ne vont pas beaucoup plus vite qu'avant la guerre ?

Le projet de lien fixe transmanche semble aujourd'hui faire redécouvrir un axe économique majeur, l'axe Londres - Calais - Paris - Méditerranée. Est-on prêt à en tirer toutes les conséquences, ce qui implique une vision géostratégique d'ensemble ?

Le lien fixe transmanche constitue enfin un défi à notre économie littorale régionale. Les pouvoirs publics sont-ils prêts à faire les efforts nécessaires pour que les retombées économiques du lien fixe transmanche soient favorables ?

Telles sont les trois questions que je voudrais évoquer devant vous.

Un atout géographique gaspillé.

Tout d'abord, il faut évoquer l'histoire pour comprendre le présent. La simple lecture d'une carte de géographie physique nous convainc que la France dispose d'un atout géographique majeur avec le détroit du Pas-de-Calais. (*L'orateur déploie une carte.*) L'on voit très bien que le lien fixe n'est pas encore construit, certes, mais il y a le lien flexible. Mais la lecture d'une carte de géographie économique montre clairement que cet atout a été gaspillé, négligé de façon quasi systématique. Depuis la révolution industrielle, la France a négligé sa façade maritime au profit de sa façade continentale, dite européenne. Comme si l'Angleterre, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal n'étaient pas aussi en Europe !

M. Rémy Auchedé. A qui la faute ?

M. Yvan Blot. Le principal axe économique Nord-Sud est aujourd'hui celui qui relie l'Allemagne et le Benelux d'une part à l'Italie d'autre part. C'est une vieille tradition européenne mais le temps n'est plus où les foires de Champagne faisaient se rencontrer les marchands de deux pôles économiques majeurs que furent la Flandre et l'Italie du Nord.

M. Rémy Auchedé. Argument pétillant !

M. Yvan Blot. La France s'est désintéressée de ses liens avec l'Angleterre. Telle est la vérité historique.

Encore aujourd'hui, ce n'est pas un hasard si l'essentiel de l'armement maritime transmanche est britannique.

Ce n'est sans doute pas un hasard si, les rapports de la commission des affaires étrangères et de la commission de la production et des échanges, excellent par ailleurs, n'évoquent pratiquement pas l'activité portuaire. Tout se passe comme si, avant la création du lien fixe transmanche, il n'y avait rien à dire sur l'axe de transport, considéré comme marginal Paris-Londres.

Il faut rappeler qu'il existe un lien flexible et que les bateaux et les hovercrafts transportent chaque année 15 à 20 millions de voyageurs. Le seul port de Calais voit le transit de plus de 9 millions de voyageurs par an, ce qui en fait le premier port de voyageurs du continent, le deuxième d'Europe après Douvres, Boulogne-sur-Mer est également très important avec 3 à 4 millions de voyageurs. Puis il y a les autres ports, de la Bretagne à Dunkerque, sans compter les ports du Benelux.

Le progrès technique, sur ces lignes, fait des pas de géants, il ne faut pas l'oublier. L'hovercraft, il y a quelques années, a surpris par son audace technique. Les nouveaux « jumboferries », le *Pride of Calais*, par exemple, qui vient d'être lancé, vont moderniser le trafic maritime qui sera désormais au même niveau que les bateaux des lignes scandinaves. Le lien fixe est certes aussi un beau projet technique. Mais les réalisations du transport maritime n'ont rien à lui envier. Un gros effort a donc été fait pour développer le transport à travers la Manche. Cet effort fut avant tout le fait des compagnies maritimes et des chambres de commerce.

C'est ainsi, par exemple, que les grands investissements réalisés par la chambre de commerce de Calais et par son dynamique président M. Ravisse, ont permis l'accueil toujours plus nombreux de passagers et de frêt en transit entre l'Angleterre et le continent.

Mais si cet effort a été accompli, et il faut le saluer, les pouvoirs publics, quels que soient les gouvernements, sont restés dans le passé assez largement indifférents.

Alors que neuf millions de passagers transitent par Calais, aucune autoroute ne relie le port au réseau autoroutier national et européen. Il n'y a toujours aucune ligne électrifiée de chemin de fer sur le littoral du Pas-de-Calais. Calais a été traité dans le passé comme le bout du monde. L'atout de sa position centrale en Europe entre Londres et Paris, a été totalement méconnu.

J'en arrive à la situation actuelle.

L'occasion de construire un lien fixe trans-Manche fait que l'on redécouvre la position centrale du littoral du Pas-de-Calais entre l'Angleterre et la France.

M. Philippe Vasseur. C'est vrai !

M. Yvan Blot. La redécouverte du littoral par le lien fixe transmanche est le fait majeur aujourd'hui. Je me garderai de ma prononcer sur l'utilité économique du projet de lien fixe transmanche. Puisque ce projet doit être financé totalement par le secteur privé et non par les contribuables, ce dont je me félicite, le jugement sur l'économie du projet sera porté par les responsables économiques eux-mêmes. Nous verrons bien !

Il est bien évident, cependant, que le lien fixe en soi n'a pas d'intérêt particulier. Il n'est utile qu'intégré dans une stratégie de développement des échanges entre la Grande-Bretagne et le continent européen. Il n'est pas possible, à mon avis, de nous prononcer sur ce traité sans évoquer le plan d'accompagnement prévu par le Gouvernement.

Il est regrettable, soit dit en passant, que ce plan d'accompagnement n'ait pas pris la forme d'une loi programme, ce qui aurait permis au Parlement de se prononcer. L'actuel plan d'accompagnement du lien fixe transmanche, dont les grandes lignes ont été fixées lors du conseil des ministres du 22 janvier 1987, est un catalogue d'intentions, très bonnes au demeurant. L'existence de ce plan montre que le Gouvernement redécouvre l'importance de l'axe économique Paris-Londres négligé par ses prédécesseurs.

Il prévoit d'abord un plan routier qui comprend les mesures suivantes : ouverture de l'autoroute A 26 Calais-Reims en 1989 ; élargissement de la route A 1 à deux

fois trois voies entre Calais, Dunkerque et la frontière belge. Cet axe, qui permettra de relier la Grande-Bretagne au Bénélux, est excellent dans une perspective européenne. Mais, attention, tout de même ! Si rien n'est fait pour rendre notre littoral plus attractif, si l'axe Calais-Bayonne n'est pas construit, parallèlement, il y aura un risque de fuite des activités vers le Bénélux et le territoire national ne profitera peut-être pas des échanges ainsi réorganisés.

M. Daniel Goulet, rapporteur de la commission des affaires étrangères. Excellent !

M. Yvan Blot. C'est pourquoi le plan prévoit aussi l'aménagement de la R.N. 1 Calais-Abbeville-Amiens et de la R.N. 28 Abbeville-Rouen.

Je suis entièrement d'accord avec nos amis de Boulogne, tout particulièrement M. Philippe Vasseur, d'Étaples, du Touquet – pense à notre ami Léonce Deprez –, de Montreuil et de la Picardie, qui insistent tous avec raison pour la réalisation de l'axe Calais-Bayonne. Géostratégiquement, la création d'un grand axe routier de l'Espagne à l'Angleterre en passant par la France peut seul rééquilibrer l'Europe centrée principalement sur le Rhin. Ce serait une impulsion considérable pour toute notre façade maritime, dans la ligne de cette grande idée de l'aménagement du territoire, lancée par le général De Gaulle et développée tout particulièrement par Georges Pompidou et notre collègue Olivier Guichard.

C'est pourquoi je félicite le Gouvernement et tout particulièrement M. Méhaignerie et le ministre chargé des transports pour l'accent mis sur cet axe Calais-Bayonne. Mais il faudra chaque année que les crédits suivent, et nous serons vigilants sur ce point.

Un regret, cependant : la faible participation de l'Etat à la rocade est de Calais qu'il a été par ailleurs si difficile de programmer. Enfin, elle a été programmée, c'est l'essentiel.

En ce qui concerne les voies ferroviaires, l'électrification de Calais-Hazebrouck, l'amélioration du lien entre Calais, Boulogne et Dunkerque sont tout à fait bienvenues. Que le ministre chargé des transports, M. Douffiaques, soit remercié des efforts qu'il fait dans ce sens, et je sais combien ils sont nombreux. L'essentiel reste la construction du T.G.V. Nord qui sera évidemment une pièce maîtresse du dispositif. A cet égard, je souhaite, monsieur le ministre, que les parlementaires et les élus locaux concernés puissent connaître le tracé prévu dès que possible. C'est pour nous évidemment une préoccupation prioritaire.

Enfin, nous nous félicitons des mesures prévues dans le plan d'accompagnement pour les ports de Calais, Dunkerque et Boulogne, car ces mesures sont essentielles pour maintenir des emplois dans ces trois villes, lourdement frappées par le chômage.

Les projets d'aménagement de zones touristiques contenues également dans le plan nécessitent, à mon avis, d'être précisés. Je m'étonne que des « contrats de station littorale » ne prévoient pas les communes du site du cap Blanc-Nez, les plus proches du tunnel. Je pense à Sangatte, Escalles, Wisant ou Coquelles par exemple. Je pense aussi qu'il serait sans doute plus sage de renoncer à appliquer des *duty free* sur le site car ils seraient de toute façon contraires au marché unique en 1992 et ils seront en tout cas sûrement dangereux pour le commerce local des communes environnantes.

La procédure « grands chantiers » va permettre de faire dans de meilleures conditions l'effort de formation de la main-d'œuvre indispensable pour que, localement, on puisse profiter des créations d'emplois sur le chantier, jusqu'à 4 000 emplois, semble-t-il, en période de pointe.

Les intentions précisées dans le plan d'accompagnement sont bonnes, je le répète, sous réserve des quelques critiques ponctuelles que j'ai pu émettre. Mais ce plan n'est qu'indicatif. Il faudra qu'il se traduise dans les lois de finances successives, et c'est là pour nous une crainte pour l'avenir.

Je tiens à mettre en garde, tout particulièrement, la société Eurotunnel, car c'est elle le partenaire concerné, plus que les pouvoirs publics, sur un point très précis : l'introduction de main-d'œuvre étrangère sur le littoral. Dans cette zone où le chômage atteint presque 20 p. 100 – je dis bien : 20 p. 100 – de la population active, une telle introduction de main-d'œuvre étrangère, notamment non européenne, sur le chantier serait ressentie inévitablement comme une provocation pour les travailleurs français.

M. François Porteu de la Morandière. Raciste ! (Sourires.)

M. Yvan Blot. Toutes tendances politiques confondues, les élus du littoral se feront nécessairement l'écho de l'indignation des populations si cette erreur psychologique grave est commise.

Finalement, en pesant le pour et le contre, le plan d'accompagnement doit être lié indissolublement à la construction du lien fixe transmanche. Le Gouvernement l'a compris ainsi, et il a raison.

Mais je regrette cependant que n'ait pas été envisagé à l'origine un « plan transmanche », en quelque sorte, qui soit totalement intégré, comprenant une stratégie intégrée de développement économique du littoral et de la région, tenant compte des équipements portuaires existants et du trafic maritime. La notion même d'« accompagnement » est à cet égard assez trompeuse. Que serait le lien fixe, le « tunnel », sans les autoroutes et les voies de chemin de fer d'accès ?

Mon dernier point concernera les mesures supplémentaires qu'il faut envisager dès à présent pour répondre véritablement au défi suscité par la création du lien fixe.

A court terme, le chantier du lien fixe va, bien sûr, créer des emplois, ce qui est essentiel sur le plan local et régional. A long terme, l'ouverture du lien fixe transmanche risque, en revanche, de provoquer un effondrement partiel mais réel du trafic maritime. Et là, de nombreuses pertes d'emplois, surtout à Boulogne et à Calais, sont à craindre, plus particulièrement en ce qui concerne l'activité portuaire. Il faut donc dès à présent penser à compenser cet effet dépressif sur les économies locales. Que l'on y prenne garde : si le plan d'accompagnement est mal exécuté ou avec retard, le surplus de trafic escompté profitera au Bénélux et à l'Allemagne, et la France aura gâché sa chance d'avoir un axe Nord-Sud à l'Ouest de l'Europe, complémentaire de l'axe Nord-Sud Rhénanie-Suisse-Italie du Nord.

Il est absurde d'étudier le lien fixe en soi et pour soi sans concevoir une géostratégie d'ensemble. Cela signifie, au-delà du T.G.V. et des axes routiers Nord-Sud, indispensables, qu'il faut aussi renforcer le littoral comme point d'ancrage d'activités tertiaires et touristiques. A cet égard, Lille et le littoral sont complémentaires. Jouer Lille contre le littoral, comme semblent le faire certains élus lillois, est une erreur funeste qui profitera au seul Bénélux.

Pour renforcer la position du littoral, j'ai quelques vœux qui correspondent à l'immense majorité de la population locale et que je souhaite présenter au Gouvernement pour une étude approfondie et prioritaire, mais ils n'exigent pas, bien entendu, une réponse immédiate.

D'abord la création de zones d'entreprises à Calais et à Boulogne-sur-Mer.

Nous nous sommes beaucoup battus avec Philippe Vasseur...

M. Philippe Vasseur. Et nous continuons à le faire !

M. Yvan Blot. ... pour l'obtention de ces zones.

Nous sommes très déçus, car nous pensons que ces zones doivent être complémentaires des zones créées à Dunkerque.

D'un côté, on nous explique que le littoral est unifié et qu'il faut coordonner, voire unifier les trois ports et, de l'autre, on réserve des privilèges aux seuls Dunkerquois. Je suis, bien sûr, favorable aux zones d'entreprises à Dunkerque qui en a besoin, ne serait-ce que parce que Dunkerque, qui est frontalier, est soumis à la concurrence très forte d'Anvers et de Zeebrugge. Mais, Calais et Boulogne sont aussi très proches de la Grande-Bretagne et ont un chômage même plus fort que Dunkerque. Des zones d'entreprises dans ces deux villes sont donc indispensables et sont tout à fait complémentaires des zones dunkerquoises. Par ailleurs, il faut renforcer nos liens avec la Grande-Bretagne, comme De Gaulle l'a fait en son temps avec l'Allemagne grâce au traité de 1963. Je préconise à cet effet la création d'un office franco-britannique pour la jeunesse, basé à Calais, et dont le modèle pourrait être l'office franco-allemand déjà existant.

Il faut enfin restructurer la région du Nord - Pas-de-Calais sur le plan administratif. Avec près de quatre millions d'habitants, cette région qui sera au débouché du lien fixe transmanche ne compte que deux départements, le Pas-de-Calais, avec 1 400 000 habitants, et le Nord, avec 2 300 000 habitants. Il faut saisir l'occasion que donne le lien fixe transmanche pour créer deux départements nouveaux comme cela a été déjà fait en Ile-de-France et en Corse.

Il serait en effet préférable de créer un département du Hainaut-Cambrésis et un département du littoral du Pas-de-Calais avec une préfecture à la sortie du tunnel. Il faut, en effet, un centre de décision administratif majeur sur le littoral. C'est un complément naturel du lieu fixe. C'est aussi le seul moyen de lutter contre le chômage structurel du littoral en créant des emplois de type tertiaire.

M. Roland Huguet. Folklore !

M. Yvan Blot. Qu'on ne me dise pas que c'est impossible sur le plan administratif. Mon ancien métier à l'inspection générale de l'administration au ministère de l'intérieur m'a démontré que le département optimum, du point de vue administratif, est de l'ordre de 500 000 habitants. Pour le Nord et le Pas-de-Calais, nous sommes très au-delà de l'optimum et donc je pense que, dans l'intérêt de nos concitoyens, il serait utile de créer des départements nouveaux.

J'aurais encore un vœu à formuler, celui que M. le ministre de l'environnement veuille bien venir sur le site du chantier pour examiner les conséquences de celui-ci sur l'environnement. Il ne faut pas en effet que le magnifique site du cap Blanc Nez soit gâché et il serait surprenant que ce dossier ne retienne pas l'attention du ministre compétent.

J'ai parlé avec passion - vous ne m'en voudrez pas - car en défendant le Calaisais, le littoral et la région, c'est aussi, je crois, une cause nationale dont je prends la défense.

Comme toute innovation technique, le lien fixe peut être la meilleure ou la pire des choses selon la façon dont il sera intégré dans une géostratégie de développement économique française.

Avec toutes les réserves que je me devais en conscience d'exprimer à cette tribune, je voterai cependant le projet de loi de ratification du tunnel ainsi que le projet concernant la concession, comme l'ensemble du groupe du rassemblement pour la République. Ce vote est un vote symbolique et un vote d'espoir. Symbolique, parce que le lien fixe est un symbole de l'entente franco-britannique et de l'organisation de l'Europe - et je sais à quel point M. le ministre Bosson est sensible à cet aspect, et il a raison.

D'espoir, parce que nous espérons en votant ce texte que les préoccupations exprimées à cette tribune seront prises en compte par les pouvoirs publics. Le duc de Guise a rendu le Calaisais politiquement à la France. Messieurs les ministres, soyez autant de ducs de Guise pour réintégrer le Calaisais et le littoral du Pas-de-Calais dans l'ensemble économique français et faire cesser notre marginalisation permanente.

M. Jean Le Garrec. Le duc de Guise a mal fini !

M. Yvan Blot. Il faut voir grand. Si nous sommes capables d'investir 50 milliards dans la construction du lien fixe, il faudra investir pour qu'à cette occasion notre littoral soit renforcé et que se crée ce grand axe économique Nord-Sud Calais-Bayonne, c'est-à-dire aussi Londres-Barcelone, qui permettra à la France de se recentrer par rapport à l'axe de développement majeur rhénan-italien d'aujourd'hui.

L'empereur Charles Quint a détruit la ville de Thérouanne, métropole culturelle du Pas-de-Calais au Moyen Age.

M. Rémy Auchadé. Guerre de religion !

M. Yvan Blot. A l'occasion du lien fixe transmanche, si les pouvoirs publics apportent les mesures d'accompagnement et de compensation nécessaires, la France pourra peut-être faire de Calais, du littoral et de la région Nord-Pas-de-Calais un nouveau pôle culturel et économique majeur en remplacement de ces Thérouanne que nous avons perdues à jamais. Saisissons donc cette occasion de prendre notre revanche sur Charles Quint. Vive la France et vive l'Europe ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Ladislas Poniatowski. Et vive Charles Quint !

M. le président. La parole est à M. François Porteu de la Morandière.

M. François Porteu de la Morandière. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, grande réalisation, projet d'avenir, événement exceptionnel, événement de premier ordre, bien sûr. C'est ce que nous avons

entendu tout au long de ce débat. Je voudrais tout de même souligner qu'il y a une sorte d'ironie à penser que, pour un projet qui sera, sans doute, celui de la réalisation de la fin du siècle, nous sommes cet après-midi dix-huit députés en séance. *(Exclamations sur divers bancs.)*

M. Christian Goux et M. Jean Le Garrec. Les meilleurs !

M. Jacques Dominati, président de la commission de la production et des échanges. Et la vingtaine de réunions en commission ?

M. Roland Huguet. Nous étions une centaine sur le site !

M. François Porteu de la Morandière. Je parle pour les absents. Ceux qui sont présents ont raison d'être là !

M. Jacques Limouzy. Ce sont eux qui se font applaudir !

M. François Porteu de la Morandière. Quelle ironie du sort ! Ce projet est évidemment un tournant pour l'Europe et pour notre pays et surtout pour la jeunesse. Il s'agit là d'un projet exceptionnel de par sa portée philosophique, de par sa dimension. Il vise, pour la première fois, à mettre fin à l'insularité britannique qui a marqué toutes les générations qui nous ont précédés. C'est une initiative essentielle pour la réalisation de ce grand marché européen qui verra le jour en 1992. C'est la plus grande réalisation industrielle prévue du XX^e siècle.

Bien sûr, nous sommes favorables à ce projet, nous y sommes tous favorables. Je suis persuadé que nous aboutirons tout à l'heure à un vote unanime. Mais il demeure un certain nombre de points obscurs, des points importants qui font porter une ombre inquiétante sur l'ensemble et dont je voudrais, même dans l'euphorie intime du débat de ce soir, rappeler au Gouvernement qu'ils doivent être traités en priorité.

Oui au consortium privé. Il était important qu'un consortium privé réalise ce projet de manière à éviter que celui-ci ne pèse sur les contribuables et sur les finances publiques de chaque Etat de l'Europe.

Oui à l'équilibre du contrat de concession dans lequel les parties souscrivent des engagements réciproques.

Oui également au contrôle, au droit de regard de l'Etat, pour que les activités du concessionnaire et des maîtres d'œuvre restent tout de même soumises à l'intérêt général, ce qui est nécessaire.

Mais ce ne sont pas là les points qui m'inquiètent. Ce qui m'inquiète, ce sont les problèmes politiques qui demeurent en ce qui concerne les ratifications ultérieures, les variations de nos partenaires britanniques et les problèmes financiers que personne n'évoque aujourd'hui - soixante milliards de fonds privés : quelle masse énorme de capitaux ! Sommes-nous bien sûrs que la partie est gagnée ?

Je ne veux pas ici parler comme Cassandre. Mais, je le répète, des problèmes ne sont pas réglés, et d'abord des problèmes écologiques.

Il existe en effet un grave danger écologique puisque la société Eurotunnel reconnaît elle-même dans la présentation de son projet et de l'aménagement paysager que certaines plages seront transformées en dépôts de boue, problème qui n'est pas réglé alors que les travaux préliminaires sont déjà commencés.

Nous mentionnerons ces problèmes, mais nous ne les réglerons pas. Tout à l'heure, mon collègue M. Schenardi y reviendra.

Nous avons été heureux, certes, de prendre connaissance des accords annexes portant sur les contrôles aux frontières, mais ce sont là des aspects mineurs. Les problèmes essentiels qui se posent et qui ne sont pas résolus sont ceux de la région Nord-Pas-de-Calais. Nous ne sommes pas sûrs, en effet, que le projet lui offre toutes les chances dont il aurait dû être porteur, car il souffre, nous le savons bien, de graves faiblesses.

La première que je discerne, celle que chacun de nous peut toucher du doigt, c'est le refus de donner la préférence nationale aux travailleurs de cette région. La deuxième, c'est l'incertitude pour le commerce, pour les activités portuaires de Calais et de Boulogne-sur-Mer : comme je comprends l'an-

goisse des chambres de commerce concernées ! La troisième faiblesse, enfin, c'est que rien n'est acquis en ce qui concerne l'infrastructure routière dont dépendra le succès du projet.

Je reviendrai rapidement sur ces trois points en essayant d'éliminer les redites, car j'ai constaté avec surprise que nombre de mes préoccupations étaient partagées par mes collègues.

J'insisterai surtout sur la préférence nationale pour l'emploi.

Actuellement, le taux de chômage de notre région est de 15 p. 100, alors que la moyenne nationale est de 11. A Calais, il atteint 19,7, à Boulogne 17,9, chiffres énormes. Or l'activité portuaire de Calais, c'est 6 000 emplois permanents et 30 p. 100 de l'activité économique totale de l'arrondissement. Que va-t-il se produire ? Qu'est-ce qui est prévu pour modifier, pour reconvertir, pour aider, pour donner des chances à ceux qui sont employés dans le port ou dans le commerce local, pour leur permettre de surmonter ce coup de bélier que va représenter le tunnel sous la Manche ?

Pour le Calais, si le tunnel devient un substitut important au transport maritime, il faut qu'il génère au moins autant d'emplois qu'il va en supprimer. C'est aussi simple que cela. Or cette préoccupation n'apparaît pas dans le contrat de concession. Selon le rapport de M. Delevoye, le concessionnaire a prévu que le projet engendrerait 4 000 à 5 000 emplois permanents pendant la phase de construction et 2 000 pendant la phase d'exploitation. Mais, même si ces perspectives équivalent à 45 p. 100 des chômeurs, il s'agira, dans la plupart des cas, d'emplois à basse qualification professionnelle.

Le projet prévoit aussi de faire bénéficier les populations locales des emplois créés à hauteur de 75 p. 100 du total. Mais quelles garanties avons-nous ? Et si cela ne se produit pas, que va-t-il se passer ?

Nous demandons donc qu'un cahier des charges précis soit imposé aux maîtres d'œuvre et que le principe de la préférence nationale et communautaire soit inscrit dans le contrat. Et pas seulement dans l'abstrait. Il faut qu'il soit assorti de mesures pratiques, comme la réalisation de liaisons routières et de moyens de transport permettant de drainer la main-d'œuvre des communes voisines.

Préférence nationale ? Oui ! Préférence régionale ? Oui ! Il est évident que nous n'allons pas construire des baraquements pour héberger de la main-d'œuvre étrangère dans cette région si touchée par le chômage. Nous pouvons le dire entre nous et à l'extérieur, car il s'agit d'une vérité de bon sens. Encore faudrait-il qu'elle soit inscrite dans les textes.

En second lieu, il faut prévoir un calendrier infiniment plus contraignant pour la réalisation de l'ensemble routier qui desservira le tunnel. Actuellement, c'est un véritable désert routier qui s'étend au sud de Calais. Or il ne servirait à rien de construire un tunnel si celui-ci devait provoquer des embouteillages supplémentaires. Bien sûr, on nous promet un « aménagement », mais ce sont trois grands axes qui doivent être construits ou aménagés pour être opérationnels au moment de l'ouverture du tunnel : la route vers la Belgique et la Hollande, la route vers le Sud et le Sud-Est et, naturellement, la route desservant Abbeville, Amiens et, au-delà, la Normandie.

Ces ouvrages sont le complément indispensable du tunnel, mais leur réalisation n'est pas expressément prévue dans le projet du Gouvernement. Pourtant, ce projet ne se limite pas à une belle réalisation technique ; il doit s'analyser comme un ensemble comportant des aménagements routiers, des réalisations économiques et des mesures d'adaptation sociale, comme l'aide à la reconversion des populations côtières et, surtout, un plan efficace pour procurer du travail aux habitants de la région.

Avant de clore ces quelques réflexions, dois-je rappeler qu'une lourde hypothèque subsiste en ce qui concerne la position de nos amis britanniques sur la prolongation du T.G.V. nord en Angleterre et sur la réalisation de la liaison autoroutière Douvres-Londres ? Là encore, on nous dit que des négociations sont en cours, mais nous n'avons à ce jour aucune certitude. Il serait malhonnête de nous dissimuler l'hypothèque qui pèserait sur ce projet au cas où la Grande-Bretagne persévérerait dans son intention de ne pas prolonger le T.G.V. jusqu'à Londres, car l'essentiel reste la liaison ferroviaire Londres-Paris.

Que le Gouvernement n'oublie jamais que la région Nord-Pas-de-Calais est un grand malade, qui a certes été malmené par ses prédécesseurs, mais dont le mal remonte à plus de quinze ans. Nous n'avons pas le droit à l'erreur, car cette merveilleuse réalisation technique va toucher aux forces encore vives d'une région affaiblie. C'est pourquoi, je le répète, elle doit être accompagnée d'un ensemble de mesures moins brillantes, moins spectaculaires, mais infiniment plus nécessaires aux populations dont nous avons la responsabilité.

Bien sûr, nous voterons ce projet. Sur tous les bancs de cet hémicycle, nous avons exprimé le vœu d'un vote unanime qui serait à la dimension des heures que nous sommes en train de vivre ensemble. Mais nous souhaitons que le Gouvernement prenne en compte les réflexions dont je viens de lui faire part et s'engage sur la voie d'un véritable programme de développement du projet transmanche pour la France.

Ne nous faisons pas d'illusions, en effet. Certes, ce projet amènera en France et dans la région Nord-Pas-de-Calais des Belges, des Suisses, des Allemands : nous sommes en train de créer un point de passage obligé dont toute la région doit profiter et, sur le plan humain, ce sera un lieu de communication. Certes, il s'agit aussi d'un grand projet pour les jeunes et les générations qui nous suivent nous seront reconnaissantes d'avoir voté ce texte. Mais il faut se rappeler que le tunnel n'est rien en lui-même. Il est le maillon d'une chaîne dont les autres maillons sont tout aussi importants, tout aussi nécessaires.

Alors, mes chers collègues, pensons aujourd'hui au tunnel mais aussi au reste, car c'est un ensemble que nous devons créer pour mener à son terme cette œuvre admirable et pour construire une Europe riche de toutes ses diversités et de toutes ses couleurs, comme les vitraux d'une cathédrale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

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

M. Roland Huguet. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, voici cent cinquante ans, Jules Verne écrivait : « Les obstacles que la nature nous oppose, nous les supprimons. Les isthmes de Suez et de Panama nous gênent ; nous les coupons. Le pas de Calais empêche deux peuples, si bien faits pour s'entendre, de se serrer cordialement la main ; nous y percerons un chemin de fer. Voilà notre tâche, à nous autres ! »

Nous avons tous en mémoire les fortunes diverses qu'on connues les différents projets depuis Napoléon. Plus récemment, l'arrêt des travaux en 1973 avait suscité plus que de l'émotion chez tous ceux qui plaçaient de véritables espoirs dans le tunnel sous la Manche. C'est finalement grâce à l'insistance et à la détermination de M. Pierre Mauroy, Premier ministre, qu'un nouvel élan fut redonné à ce projet, qui atteignit ensuite un nouveau seuil sous le gouvernement de M. Laurent Fabius, avec M. Roland Dumas et aussi M. Jean Auroux, ici présent.

Aujourd'hui, le gouvernement de M. Jacques Chirac nous demande de voter ce projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé par les ministres des relations extérieures devant Mme Thatcher, Premier ministre britannique, et le Président Mitterrand dans la cathédrale de Canterbury.

Pour nous, socialistes français, la ratification du traité et de l'acte de concession est une action capitale en cette fin de XX^e siècle, car elle permettra d'améliorer considérablement les communications entre la France et le Royaume-Uni. C'est aussi un acte fondamental qui contribuera à l'expansion des relations et des échanges entre les Etats membres de la Communauté européenne. Symbole de ce rapprochement nécessaire des nations européennes, le tunnel sous la Manche sera un facteur de rencontre entre les Européens, car l'Europe existe avant tout par l'adhésion de ses hommes et de ses femmes.

L'importance économique de cet ouvrage est évidente en termes de création d'emplois.

En portant leur choix sur transmanche-C.T.G., les gouvernements français et britannique ont tablé sur le projet le moins cher, le plus fiable et probablement le plus rapide. S'appuyant sur un système privilégiant le rail, cette liaison devient de jour en jour plus indissociable du T.G.V. nord-européen. Nous avons engagé la C.E.E. à réaliser la politique

des transports du traité de Rome sous bien des aspects, dont celui-ci. Le plus grand chantier du XX^e siècle supposait, en effet, d'autres travaux d'aménagement et des infrastructures d'accompagnement.

Pour le Pas-de-Calais et la région Nord - Pas-de-Calais, ce lien fixe à travers la Manche sera plus encore qu'un facteur de rapprochement. Il sera un vecteur sans précédent d'interpénétration économique et socioculturelle entre la Grande-Bretagne et le continent européen, mais plus particulièrement entre la Grande-Bretagne et le Nord - Pas-de-Calais, qui se retrouve ainsi en position privilégiée de carrefour international entre les nations les plus industrielles et les plus commerçantes du monde, le Royaume-Uni, le Benelux, l'Allemagne.

Un tel rapprochement ne peut qu'être bénéfique à notre région. La nouvelle géographie physique dont elle sera ainsi dotée lui permettra de saisir cette chance d'ouverture vers l'extérieur qui, à l'aube du XXI^e siècle, apparaît comme la seule vraie garantie de devenir, comme le seul moyen de demeurer compétitif au sein d'une économie internationale où la concurrence se fait plus rude.

Nous voulons que ce projet grandiose, par son chantier puis par l'exploitation du tunnel, permette une véritable concrétisation de la relance des entreprises, des emplois régionaux et de toute l'économie régionale. Grâce à cette liaison fixe entre la Grande-Bretagne et le continent, la région pourra pleinement jouer son rôle de terre d'échanges et de communications au cœur de l'Europe, singulièrement lors de l'entrée en vigueur des dispositions de l'Acte unique européen et de la naissance de ce grand marché sans barrière, constitué de 350 millions de consommateurs.

Mais, si le tunnel et le T.G.V. représentent des atouts indéniables pour la région, seule une politique volontariste d'aménagement du territoire lui permettra de surmonter des difficultés liées aux profondes mutations économiques et sociales qu'elle connaît désormais depuis plus de vingt ans et qui confèrent à certaines zones des taux de chômage avoisinant les 20 p. 100 de la population active, comme à Calais.

Le conseil régional et le conseil général du Pas-de-Calais ont pris une part très active dans toutes les démarches entreprises et affirmé leur volonté d'assumer pleinement leurs responsabilités. A cet égard, les dispositions contenues dans l'appareil de ratification du traité et, singulièrement, dans la loi portant approbation de la concession sont, pour certaines d'entre elles, de nature à accroître considérablement l'impact sur l'économie locale ou régionale des décisions de nos deux assemblées. J'y reviendrai dans un instant.

Au-delà de la concession proprement dite, ce sont toutes les politiques d'accompagnement du lien fixe transmanche qui permettront à notre région de bénéficier au maximum des retombées positives de cette liaison, à commencer par la façade littorale où nos trois grands ports nationaux, Boulogne, Calais, Dunkerque, traversent des difficultés qui n'ont encore jamais atteint une telle acuité.

Dans le même temps, personne ne le conteste, le maintien de services maritimes transmanche suffisamment développés est nécessaire pour la sécurité des échanges Grande-Bretagne - continent, pour le maintien du pavillon français et aussi, il faut bien le dire, pour affronter la concurrence des ports belges et néerlandais.

Permettez-moi maintenant, messieurs les ministres, de vous soumettre quelques remarques et de vous poser quelques questions d'ordre juridique.

La concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la liaison fixe à travers la Manche est soumise à l'approbation du Parlement « en tant que de besoin », c'est-à-dire, comme l'explicite l'exposé des motifs, dans la mesure où elle comporte certaines clauses dérogatoires à la législation française. Ces dérogations sont, certes, justifiées par l'importance de l'ouvrage. Il n'en demeure pas moins qu'un principe fondamental du droit français, et aussi la plus élémentaire logique, veut qu'une dérogation présente un caractère limité, faute de quoi on ne se situerait plus dans le cadre d'un Etat de droit. Or, sur certains points, l'étendue des brèches ouvertes dans notre législation pour les besoins du lien fixe transmanche suscite des interrogations.

Il en est ainsi pour la liberté tarifaire offerte par l'article 12 du traité et l'article 12 de la concession. L'inapplication des lois et règlements relatifs au contrôle des prix et des tarifs et l'affirmation de cette liberté tarifaire n'abandonnent-

elles pas indirectement au concessionnaire un certain contrôle sur les échanges internationaux ? Par ailleurs, y aura-t-il encore, après l'ouverture du tunnel, une situation de réelle concurrence susceptible de peser sur les tarifs et d'empêcher une envolée des prix que personne ne pourrait contrôler ? Enfin, quelle est la signification exacte des « accords particuliers » qui peuvent être conclus avec les « usagers importants », en application de l'article 12, alinéa 5, de la concession ? Cette formule ne vide-t-elle pas en fait de son contenu l'interdiction de toute discrimination inscrite dans le deuxième alinéa du même article ?

De même, il faut se préoccuper de la latitude laissée aux gouvernements par l'article 7 du traité pour négocier un protocole ou des accords additionnels relatifs au droit de la sécurité sociale, au droit du travail, de l'hygiène et de la sécurité du travail, applicables à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe. Quelle sera, en la matière, l'étendue des adaptations apportées à la législation nationale ? Le Parlement aura-t-il à se prononcer par la ratification ou donnons-nous un blanc-seing aux gouvernements ? Cette dernière hypothèse serait difficilement acceptable, car il appartient aux représentants de la nation de veiller à la sauvegarde des droits fondamentaux des travailleurs.

L'étendue des pouvoirs accordés à la commission intergouvernementale appelle également certaines remarques.

En application de l'article 10 du traité, celle-ci doit élaborer ou participer à l'élaboration de tout règlement applicable à la liaison fixe, y compris en matière maritime et d'environnement, et en assurer le suivi. D'après l'article 27, alinéa 4, de la concession, force exécutoire est donnée en droit interne à ces règlements. Je souhaiterais qu'il soit précisé si cette prérogative appartient au seul Gouvernement, comme semble l'indiquer l'alinéa 8 de l'article 10 du traité, ou si elle appartient conjointement au Parlement pour les mesures ressortissant au domaine de la loi.

J'aimerais également qu'il soit indiqué si l'usage de l'indicatif à l'article 10, alinéa 8, du traité a valeur d'impératif. Je rappelle le début de cet alinéa : « Les deux gouvernements prennent les dispositions nécessaires pour mettre en vigueur les règlements... » Si tel était le cas, et si force exécutoire devait obligatoirement être donnée aux règlements, n'y aurait-il pas un transfert de pouvoir excessif à la commission intergouvernementale ?

Enfin, il me paraît utile de préciser davantage la compétence de cette commission qui peut s'étendre, en l'état actuel des textes, bien au-delà de l'emprise du lien fixe.

Sur un autre plan, un protocole d'accord a été signé avec la S.N.C.F. et British Railways le 24 septembre 1986 pour fixer les grands principes d'utilisation du tunnel par les deux compagnies nationales. Cet accord préliminaire semble être remis en question. Le coprésident britannique d'Eurotunnel estime que le projet de convention est trop « généreux » pour les compagnies ferroviaires. Il est en effet prévu que les compagnies British Railways et la S.N.C.F. ne verseraient que 35 à 40 p. 100 du total des revenus du tunnel, alors qu'Eurotunnel espérait obtenir 50 p. 100.

Il apparaîtrait, en outre, que British Railways et la S.N.C.F. demandent à Eurotunnel de porter la vitesse limite autorisée dans le tunnel de 160 kilomètres-heure à 200 kilomètres-heure. N'est-il pas souhaitable de modifier d'ores et déjà la vitesse limite de 160 kilomètres-heure figurant dans la concession ?

Les questions émises lors du choix du projet sur la comptabilité de la fréquentation du tunnel par les navettes et les trains classiques semblent maintenant pertinentes.

Il convient aussi de souligner que le trafic Eurotunnel doit enregistrer une croissance régulière. D'après les estimations de 1986, le nombre de passagers devrait atteindre les 39 millions en 2003 et le trafic marchandises devrait dépasser les 21 millions de tonnes en 2003.

L'importance de ces chiffres montre que le vœu formulé par M. François Mitterrand et Mme Margaret Thatcher, de voir un projet complémentaire de liaison routière déposé avant l'an 2000, est une nécessité.

L'article 34 de la concession précise que les concessionnaires s'engagent à présenter aux concédants, d'ici à l'an 2000, un projet de liaison routière continue sans ruptures de charges. Cependant, la date limite de 2010 à partir de laquelle l'Etat serait dégagé de ses engagements par rapport aux concessionnaires nous semble bien tardive. Les délais nécessaires aux études, aux procédures, aux travaux, etc.,

feront que cette liaison routière ne verrait le jour que vers l'an 2030. A cette époque, compte tenu des prévisions de trafic, le tunnel ferroviaire risque d'être saturé.

On a déjà parlé des raccordements aux réseaux routier et ferroviaire ; je n'en dirai que quelques mots.

Les infrastructures nécessaires doivent assurer un écoulement satisfaisant du trafic. C'est pourquoi le raccordement avec les réseaux existants est d'une importance capitale pour le fonctionnement du tunnel lui-même.

Les réseaux ferroviaires nationaux respectifs passent à proximité des sites de chaque terminal. Seules de courtes extensions seront nécessaires pour relier les lignes de chemins de fer au tunnel.

Cependant, la construction du tunnel sera l'occasion de moderniser le réseau des voies ferrées existant. Ainsi l'électrification des lignes Amiens-Boulogne-Calais semble particulièrement souhaitable, celle de la ligne Calais-Hazebrouck étant acquise.

Quant au raccordement au réseau routier, le 22 janvier 1986, le conseil des ministres a décidé la mise en œuvre immédiate d'un plan routier trans-Manche qui prévoit : la réalisation d'une rocade littorale depuis la frontière belge jusqu'au Havre, l'achèvement avant 1990 de l'autoroute A 26 vers Calais et la poursuite à un rythme soutenu des autres opérations en cours.

Compte tenu des sommes importantes engagées, et si l'objectif veut être atteint, il est indispensable que l'Etat augmente son effort financier propre dans la réalisation de ces opérations.

De plus, le C.I.A.T. du 13 avril 1987 a décidé d'étendre le schéma directeur autoroutier d'environ 1 500 kilomètres de nouvelles liaisons nord-sud évitant Paris draineront le trafic entre l'Europe du Nord et la Péninsule ibérique. Ces deux autoroutes qui relieront la Grande-Bretagne à l'Espagne via Calais-Boulogne-Rouen-Le Mans-Bordeaux et Calais-Boulogne-Caen-Rennes-Nantes-Niort, donneront à la construction du tunnel sous la Manche des moyens de fonctionnement se situant à l'échelle européenne. C'est une très bonne chose.

L'ensemble des collectivités locales (région, départements, communes) ont posé leurs deux principaux problèmes au niveau de l'environnement : les déblais et l'eau. Le commissaire a d'ailleurs approuvé la réalisation d'un état des lieux permettant de mesurer le plus exactement possible la situation pour mettre en place un observatoire permanent chargé de suivre l'évolution des paramètres définis dans un cahier des charges qui concernerait le milieu tant terrestre que marin.

Néanmoins, d'autres paramètres seraient à prendre en compte : le bruit - usine, transport par camion -, l'alimentation en énergie électrique - lignes aériennes provisoires -, la proximité du site des deux caps en cours de classement.

S'agissant de la liaison fixe et de l'agriculture, de nombreuses observations ont été émises concernant l'importance des emprises au regard notamment de l'ampleur plus réduite de celles utilisées du côté britannique. Si l'on additionne les emprises totales du concessionnaire, pour les terminaux, les installations de chantier et les zones de dépôts, ces emprises s'établissent à 510 hectares en Grande-Bretagne contre 630 hectares en France.

Il a été demandé la constitution d'un bureau foncier unique auquel la S.A.F.E.R. Flandres-Artois pourrait apporter son concours éventuel. La profession agricole souhaite par ailleurs que le dommage constitué par la précarité de l'activité due aux projets successifs soit reconnue. D'une façon générale, elle souhaite que la réalisation du tunnel puisse être l'occasion de moderniser les structures actuelles par le remembrement, en prenant garde aux impacts des amputations partielles, et de dynamiser l'activité en l'orientant sur des productions de qualité liées aux nouveaux marchés : cultures hors sol, cultures florales, maraichage, etc.

J'en viens aux problèmes d'aménagement foncier.

Par deux arrêtés préfectoraux de mai 1985 et de juillet 1986, près de 2 800 hectares de terrains ont été « zadas » par l'Etat sur le territoire de huit communes, le terminal pour sa part n'en utilisant que 550 environ.

Certes, une zone d'aménagement concertée serait créée avant la fin de l'année 1987 sur un périmètre comprenant le terminal et les voiries d'accès et un plan d'aménagement de zone serait établi et approuvé pour la fin de 1988.

Cependant, nul ne sait aujourd'hui, avec exactitude, comment seront associées les collectivités régionale, départementale et communale à l'élaboration de ces dossiers de création de Z.A.C. et de P.A.Z. L'Etat devrait se saisir de ces problèmes.

Sur les terrains non utilisés par le terminal, il est légitime et d'ores et déjà urgent de s'interroger sur la politique foncière.

La réflexion ne peut être du domaine exclusif du concessionnaire. Il s'agit là d'une démarche de développement à laquelle doivent être associées les collectivités territoriales. En effet l'enjeu est au moins de taille régionale. Ni l'Etat, ni les collectivités ne peuvent donc le laisser entre les seules mains d'intérêts privés.

Le programme d'aménagement de ces zones doit donc être concerté entre toutes les parties prenantes, éventuellement au sein d'une structure à créer.

Cet aménagement doit par ailleurs s'intégrer dans un cadre géographique plus global associant tout le périmètre littoral, de la frontière belge en passant de Dunkerque par Calais jusqu'à Boulogne-sur-Mer. La révision des schémas directeurs et P.O.S. correspondants doit s'effectuer dans ce contexte. Ce doit être l'occasion, pour le littoral et pour ses responsables, de mener ensemble une réflexion sur leur avenir, à la lumière des nouveaux éléments structurants qui conditionnent leur devenir économique. Réflexion avec la région et le département également, car ces nouveaux éléments ne vont pas manquer, très rapidement, de réagir sur les équilibres actuels internes au département du Pas-de-Calais, à la région, en remodelant les périmètres des marchés du travail, en créant de nouveaux centres d'appels, en faisant évoluer les fonctions urbaines de nombreux centres, etc.

C'est réfléchir au nouveau rôle que pourrait jouer la métropole lilloise dans un tel contexte. Plus que jamais, Lille sera placée, physiquement, au carrefour de l'Europe. Le bouleversement du rapport distance-temps entre Lille et les principales capitales européennes - cinquante-sept minutes de Paris, trente minutes de Bruxelles, une heure quarante-cinq de Londres - et la conjugaison d'un marché immobilier encore peu tendu avec les opportunités offertes par son rang actuel de capitale régionale - universités, recherches, laboratoires, équipements de haut niveau - constituent des occasions à ne pas manquer.

La ville et son maire, M. Pierre Mauroy, agissent en ce sens et préparent le montage d'un dossier prévoyant la réalisation, à proximité immédiate de la gare T.G.V., d'un centre d'affaires international.

C'est enfin réfléchir aux nouveaux équilibres intra-régionaux qu'il convient de promouvoir, au rôle que peuvent jouer certains grands centres urbains, comme Arras, Douai ou Cambrai - M. Le Garrec souhaitait intervenir à ce sujet...

M. Jean Le Garrec. Merci !

M. Roland Huguet. ... par exemple, reliés au trafic T.G.V., etc.

N'oublions pas que la vitalité d'une façade maritime et de ses grands ports n'est, en général, que la traduction du dynamisme économique de son *hinterland*.

Etat, traité, concession et développement régional.

Le traité et la concession confirment ce que les gouvernements ont initialement voulu : à savoir que le financement du projet soit privé, c'est-à-dire sans contribution budgétaire des Etats, ni même de garanties financières ou commerciales de ceux-ci.

De ce fait, les textes ne font aucune obligation au concessionnaire, au-delà de la réalisation de l'ouvrage, de contribuer au développement régional.

Par contre, le Gouvernement français a décidé, lors du conseil des ministres du 22 janvier 1986, de classer le projet « grand chantier d'aménagement du territoire ».

Cette procédure « grand chantier d'aménagement du territoire » est aujourd'hui bien rodée. Elle prévoit la mise en place de trois étapes de concertation découlant de l'application de trois relevés de décisions du C.I.A.T. de 1975, de 1980 et de 1982.

Mais, au niveau de l'Etat, on ne manque pas d'informer qu'au plan financier on ne peut légalement rien imposer au maître d'ouvrage, que les relevés du C.I.A.T. ne sont pas opposables aux tiers !

Ne déclare-t-on pas aussi que l'application du troisième relevé faisant obligation au maître d'ouvrage d'aider à la création d'emplois dans la zone, ne saurait être demandée au concessionnaire du lien fixe ?

La procédure prévoit par ailleurs un système de financement de certains équipements par une aide aux collectivités maitres d'ouvrage. Il est ordinairement prévu à cet effet la possibilité de mobiliser par avance le produit des ressources fiscales découlant de la mise en service de l'ouvrage. Nul ne peut encore dire aujourd'hui quel système, quel organisme pourraient être mis en place pour que les collectivités puissent assurer les responsabilités qui sont les leurs tant au niveau des équipements spécifiques liés au tunnel - traitement des eaux, hébergement, etc. - que des équipements anticipés - culture, jeunesse et sports, par exemple.

Il semble, messieurs les ministres, que l'on cherche à limiter le plus possible les contraintes du promoteur face au financement de la politique d'accompagnement.

Tout aussi préoccupant est de constater que le protocole d'accord Transmanche signé en mars 1986 et qui devait donner lieu à la signature de contrats de plans particuliers dans les domaines économiques, des infrastructures, de la formation, de la recherche, du tourisme et du cadre de vie, n'a guère été suivie d'effets.

Aucun accord particulier n'a été signé depuis un an. Il est vrai qu'il est prévu une signature pour l'un d'eux le 27 avril prochain. Souhaitons maintenant l'activation de l'ensemble.

Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, il est impossible de reprendre toutes les réflexions et de poser toutes les questions. Mes collègues du groupe socialiste interviendront après moi dans cette discussion. Mais les questions et les réflexions sont normales et nécessaires au moment de la ratification de deux textes d'une telle importance. Elles ne sauraient pour autant masquer l'adhésion profonde du groupe socialiste à ce projet.

Au moment où à Sangatte, sur le chantier commencé, les flèches des grues qui pointent droit vers le ciel semblent faire revivre l'épopée de l'or noir, nos savons que le tunnel et ses retombées ne feront pas disparaître tous les graves problèmes existant dans cette région mais entre rien et l'un des plus grands chantiers de travaux publics du monde, le choix est rapide.

« Quand la France et la Grande-Bretagne s'accordent à travailler ensemble, elles peuvent faire de grandes choses », déclarait le Président, François Mitterrand. Le futur tunnel va sceller concrètement leur union, mais il doit aussi être regardé sous un angle dans la mesure où il prend indéniablement valeur symbolique d'une volonté de faire l'Europe. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt-deux heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion :

Du projet de loi n° 610 autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe Transmanche (rapport n° 624 de M. Daniel Goulet, au nom de la commission des affaires étrangères) ;

Du projet de loi n° 611 portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986 (rapport n° 683 de M. Jean-Paul Delevoye, au nom de la commission de la production et des échanges).

Discussion générale commune.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq.)

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

LOUIS JEAN.

