



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(82^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 16 juin 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON

1. Réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine. Discussion des conclusions d'un rapport (p. 2411).

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur de la commission de la production.

Discussion générale :

MM. Jean Allard,
Joseph Menga,
Georges Hage,
Dominique Chaboche,
Paul Dhaille,
André Fanton.

Clôture de la discussion générale.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique (p. 2417)

MM. Michel d'Ornano, François Loncle.

Amendement n° 1 de M. Menga : MM. Joseph Menga, le rapporteur, le ministre, Michel d'Ornano. - Rejet.

Adoption de l'article unique.

Après l'article unique (p. 2419)

Amendement n° 4 de M. Menga : MM. Joseph Menga, le rapporteur, le ministre, Jean Allard. - Rejet.

Amendement n° 6 de M. Menga : MM. Joseph Menga, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Explications de vote :

MM. Charles Revet,
Georges Hage,
Joseph Menga.

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi, qui se limite à l'article unique.

Suspension et reprise de la séance (p. 2421)

2. Profession de géomètre expert. - Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 2421).

M. Jean-Paul Charié, rapporteur de la commission de la production.

Question préalable de M. Joxe : MM. Philippe Bassinet, Gérard César. - Rejet.

Discussion générale : M. Vincent Porelli.

MM. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports ; Guy Malandain.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion de l'article unique.

Avant l'article unique (p. 2426)

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre, Guy Malandain. - Adoption.

Amendement n° 2 de la commission, avec les sous-amendements n°s 19 de M. Charié et 24 de M. Jacquemin, et amendements n°s 10, 11 et 12 de M. Masson : MM. le rapporteur, Michel Jacquemin, Gérard César, les amendements n°s 11 et 12 ne sont pas soutenus, MM. le ministre, Guy Malandain. - Adoption, par scrutin, du sous-amendement n° 19 ; adoption du sous-amendement n° 24 et de l'amendement n° 2 modifié ; l'amendement n° 10 n'a plus d'objet.

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

3. Chômage de longue durée. - Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 2428).

4. Ordre du jour (p. 2429).

COMPTE RENDU INTEGRAL

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

REALISATION D'UN NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Discussion des conclusions d'un rapport

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission de la production et des échanges sur la proposition de loi de M. Jean-Allard tendant à faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine (n° 794, 659).

La parole est à M. Francis Saint-Ellier, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, mes chers collègues, la proposition de loi qui est présentée par notre collègue Jean Allard et que nous examinons aujourd'hui a pour but de faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine.

Je vous présenterai d'abord le projet, puis les raisons qui ont motivé le recours à cette proposition de loi.

Le projet dit « pont de Normandie », ou « pont de Honfleur », vise à faire franchir l'estuaire de la Seine en aval du pont de Tancarville au droit de Honfleur, par un ouvrage à péage. L'Etat a décidé de le concéder à la chambre de commerce et d'industrie du Havre à la suite d'une décision du ministre des transports prise au cours du mois de novembre dernier.

Par la route, cet ouvrage sera situé à quinze kilomètres du centre du Havre, à dix-huit kilomètres du pont de Tancarville et à trois kilomètres à l'est du centre de Honfleur. Sa longueur sera de deux kilomètres trois cents mètres et son coût estimé à 1,2 milliard de francs.

Le projet d'ouvrage établi par le concessionnaire est actuellement en cours d'examen et devrait faire l'objet d'un accord des experts dans le courant du mois de juillet. Cela permettrait, une fois les instances locales consultées, de débiter l'enquête d'utilité publique dès septembre 1987.

Le bon déroulement de ces opérations permettrait ainsi d'espérer la mise en chantier de cet ouvrage dès septembre 1988 et sa mise en service au deuxième semestre de 1992.

La construction de ce pont appartient à cette nouvelle génération d'équipements publics dont la réalisation s'effectue sans apports budgétaires de l'Etat. Le lien fixe transmanche constitue sans conteste l'exemple le plus connu, et sur lequel notre assemblée a d'ailleurs été amenée à se prononcer récemment.

Quelles sont les raisons qui ont motivé cette proposition de loi ? Elles sont d'ordre financier et juridique.

Je vous rappelle que le coût de ce second pont de franchissement de l'estuaire de la Seine est estimé à 1,2 milliard de francs et qu'il sera en majeure partie financé par voie d'emprunt.

Le concessionnaire étudie actuellement les différentes offres de prêts qui lui sont faites et, d'ores et déjà, il bénéficie des garanties des collectivités locales intéressées, à savoir les trois départements de l'Eure, du Calvados et de la Seine-Maritime, auxquels s'ajoute la région Haute-Normandie.

Les deux ouvrages de franchissement de la Seine ne peuvent être dissociés sur le plan économique car ils ont la même finalité. Il est donc apparu souhaitable de permettre

au concessionnaire d'investir une part des excédents provenant de l'exploitation du pont de Tancarville mis en service en 1959 et déjà amorti.

Or la loi du 12 juillet 1979 relative aux ouvrages d'art à péage reliant des voies nationales ou départementales ne prévoit pas une telle possibilité.

Il est donc nécessaire que le législateur intervienne, afin que, par dérogation à la loi de 1979, la convention de concession du pont de Tancarville accordée jusqu'en 2026 à la chambre de commerce et d'industrie du Havre soit modifiée.

Les excédents aujourd'hui dégagés par l'exploitation du pont de Tancarville sont versés dans un fonds de réserve et utilisés en vue de l'entretien ou de l'amélioration de l'ouvrage et de ses abords, conformément aux dispositions du cahier des charges de la concession.

La proposition de loi dont vous êtes saisis vise à élargir les possibilités d'affectation des sommes versées au fonds de réserve en autorisant leur emploi pour financer la construction du pont de Honfleur.

Selon les estimations, 30 millions de francs sont actuellement disponibles dans le cadre de ce fonds et 179 millions de francs d'excédents d'exploitation sont attendus sur la période de 1988 à 1992.

En vous prononçant favorablement sur cette proposition, vous encouragerez la réalisation de ce projet qui s'annonce créateur d'emplois, source de flux économiques nouveaux et facteur de rééquilibrage ainsi que de développement régional.

Ces sont 1 000 emplois directs ou indirects qui sont attendus de ce nouveau chantier qui est, par ailleurs, indispensable au développement économique des ports, qu'il s'agisse de Rouen et de son avant-port, de Honfleur ou du Havre.

Je vous demande de bien vouloir adopter cette proposition de loi qui vous est soumise, sous réserve d'un amendement de correction substituant, à l'alinéa premier de l'article unique, la référence « Loi n° 51558 » à la référence « Loi n° 51566 ». (Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Allard, auteur de la proposition de loi.

M. Jean Allard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, grâce à la proposition de loi qui est soumise à notre assemblée, j'appartiens désormais à la classe des députés qui auront eu l'honneur et la chance de voir venir en discussion un texte à leur initiative. J'en mesure le prix puisque cette proposition de loi intéresse ma région et mon département. Mais je n'ignore pas qu'elle n'est que la conséquence d'une volonté politique exprimée par le Gouvernement et par les collectivités locales intéressées et qu'elle ne constitue qu'une étape dans la procédure juridique de la réalisation du pont de Normandie.

M. le rapporteur vient de vous résumer l'économie de cette proposition de loi qui a pour objet de faciliter la réalisation d'un nouveau franchissement permanent de l'estuaire de la Seine au droit d'Honfleur. Mais personne ne sera surpris qu'un Rouennais vienne apporter sa voix pour soutenir ce projet havrais.

Aussi me permettez-vous d'attirer votre attention sur trois considérations qui s'articulent autour des thèmes suivants : une réalité, une opération exemplaire, un symbole.

Tout d'abord, une réalité.

Pendant des siècles, entre Rouen et la mer, il n'avait jamais existé de franchissement permanent sur la Seine.

C'est à l'initiative de la chambre de commerce et d'industrie du Havre, et grâce à son obstination, que fut réalisé dès 1959 le pont de Tancarville, entièrement financé par des

emprunts. L'Etat lui avait accordé sa confiance pour la réa-
sation et l'exploitation de cet ouvrage en lui accordant le
droit de percevoir des péages.

Il nous faut constater aujourd'hui que, sans augmentation
de tarif des péages depuis 1959, le concessionnaire a non
seulement remboursé tous ses emprunts...

M. Jean Beaufile. Donc, le passage est gratuit ?

M. Jean Allard. ... mais a apporté à l'Etat et aux collecti-
vités locales plus de 150 millions de francs de travaux pour
le désenclavement autoroutier du Havre.

Le trafic du Pont de Tancarville représente aujourd'hui
plus de 4 500 000 véhicules par an. Il s'agit donc d'un succès
unique en France. L'initiative de la chambre de commerce et
d'industrie du Havre a été une réussite. C'est le gage de son
action et de ses engagements pour l'avenir.

Ensuite, une opération exemplaire.

Aujourd'hui, par votre décision, monsieur le ministre, cette
même chambre de commerce et d'industrie du Havre, à sa
demande...

M. Jean Beaufile. Cela ne lui coûte rien !

M. Jean Allard. ... est chargée de réaliser un nouveau
franchissement permanent de l'estuaire de la Seine.

Chacun s'accorde sur la réalité économique de ce projet
qui, dans le cadre du grand estuaire de la Seine, doit être
l'un des outils d'un nouveau développement et d'un nouvel
aménagement des deux rives de la Seine.

La chambre de commerce et d'industrie du Havre, aux
termes de ses études, a montré que l'opération était réalisable
sans aucun apport financier de l'Etat ou des collectivités ter-
ritoriales, hormis les garanties nécessaires à la réalisation des
emprunts - ce qui lui a été accordé à ce jour par les départe-
ments de la Seine-Maritime, de l'Eure, du Calvados et de la
région de Haute-Normandie.

Ne s'agit-il pas d'une opération exemplaire, tout au moins
sur le plan financier, dont peut-être devraient s'inspirer quel-
quefois d'autres promoteurs de certains investissements
publics ou privés ? (*Murmures sur les bancs du groupe socia-
liste.*)

M. Jean Beaufile. On vous le rappellera !

M. Jean Allard. Sans doute, les nostalgiques du « tout-
Etat », pour qui l'Etat doit toujours être sollicité et toujours
intervenir financièrement peuvent-ils émettre soit des regrets,
soit des oppositions en réclamant de façon un peu démago-
gique la suppression de tout péage. Est-ce bien réaliste ?

M. Jean Beaufile. Cela doit vous rappeler le port de
Dieppe !

M. Jean Allard. Dans ces périodes difficiles, chacun per-
çoit que l'Etat ne peut pas tout faire et tout de suite. Il a ses
priorités et doit exercer ses choix. Le franchissement perman-
ent de l'estuaire de la Seine serait-il retenu en priorité ? On
peut en douter.

Pourquoi dès lors retarder la réalisation de ce projet puis-
qu'une solution raisonnable pour son financement a été
trouvée ? Ce n'est pas la première fois qu'un équipement de
cette nature est construit grâce à un financement privé. Si le
principe de tout péage avait été banni, combien de réalisa-
tions notamment autoroutières n'auraient jamais encore vu le
jour ?

Les collectivités départementales et régionales ont mani-
festé leur accord pour ce projet et sur le montage financier
proposé par la chambre de commerce et d'industrie du Havre
qui a mis à profit son expérience du pont de Tancarville.

Aussi paraît-il normal et logique d'utiliser les excédents
dégagés par la concession du pont de Tancarville, financièrement
amorti, pour contribuer à la réalisation du nouveau
franchissement. La proximité et la complémentarité des deux
ouvrages n'expliquent-elles pas la péréquation entre eux ?
Cela semble aller de soi.

A travers cette complémentarité, personne ne peut
contester que les usagers y trouveront des avantages de sou-
plesse et de sécurité, et les habitants de la région havraise
des gains de temps et des économies sur les distances.

Enfin, un symbole. Avec ce nouveau pont routier, la
France va voir s'ouvrir un grand chantier sur plus de quatre
années créant près de 1 000 emplois. Cela non plus n'est pas
négligeable dans une région atteinte elle aussi par le chô-
mage.

Avec une travée centrale de 856 mètres de longueur, un
nouveau record mondial sera réalisé : ce pont à haubans sera
donc l'une des vitrines du savoir-faire de la technologie fran-
çaise.

Pour nous, Normands, ce nouveau pont sera également un
symbole. Ne devrait-il pas être un lien, un trait d'union pour
la Normandie séparée en deux régions administratives ? Son
nom de « Pont de Normandie » doit être la marque de notre
volonté.

M. Charles Revet. Très bien !

M. André Fanton. On va refaire la Normandie unifiée !

M. Jean Allard. Au moment où dans toute la Normandie,
on célèbre le neuvième centenaire de la mort de Guillaume le
Conquérant qui sut si bien incarner le tempérament de notre
province, les Normands démontrent qu'ils savent encore oser
et entreprendre. (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je souhaite qu'en adoptant la proposition de loi que j'ai eu
l'honneur de déposer, notre assemblée s'associe à leur déter-
mination. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de
l'U.D.F. et du R.P.R.*)

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

M. Joseph Menga. Monsieur le président, monsieur le
ministre, mes chers collègues, si le pont de Tancarville fut
essentiel pour le désenclavement du Havre, au profit de la
nation tout entière, la concession instaurant le péage n'en fut
pas moins la première brèche dans le principe de la loi du
30 juillet 1880, brèche dans laquelle s'engouffrèrent à tort un
certain nombre d'assemblées délibérantes pour d'autres
ouvrages. Le Conseil d'Etat en a jugé ainsi dans sa décision
du 16 février 1979 obligeant le Parlement à légiférer - ce fut
la loi de juillet 1979 - pour donner *a posteriori* une base
légale à ces errements.

La proposition de loi de M. Allard rompt cet équilibre pré-
caire et rend encore plus confuse la situation juridique des
ponts à péage en introduisant une dérogation à la loi du
12 juillet 1979. Elle porte atteinte à l'esprit de la loi de 1951
et annule le contrat passé avec les usagers de Tancarville.
Elle introduit enfin une pratique totalement contestable vis-à-
vis du sens que donne de manière constante la doctrine à la
perception d'un péage.

Cette proposition accroît la confusion juridique. Elle intro-
duit dans un texte de loi dérogatoire un paragraphe lui-même
dérogant à une loi qui par elle-même déroge à la loi géné-
rale. Cela fait donc trois dérogations imbriquées dans la
même phrase.

M. André Fanton. Bref, vous êtes contre le pont !

M. Joseph Menga. En effet, la loi du 17 mai 1951 est
une dérogation à titre exceptionnel et provisoire à la loi du
30 juillet 1880.

La loi du 12 juillet 1979, légalisant *a posteriori* des pra-
tiques illégales que je viens d'évoquer, déroge à la loi de
1880, en autorisant à titre exceptionnel et temporaire la rede-
vance d'usage pour les ouvrages d'art à comprendre dans la
voierie nationale ou départementale.

Cette proposition de loi organise la dérogation à la loi de
1979, en élargissant l'affectation des produits des redevances
d'usage au financement d'un nouvel ouvrage qui lui-même,
bien sûr, va être dérogatoire.

Comment accepter, au nom du bon sens, l'introduction
dans le texte de 1951 et dans le but de le bouleverser sur le
fond, une disposition nouvelle autorisant la dérogation à un
texte lui-même dérogatoire et largement postérieur ?

Subsidiairement et juridiquement, cette proposition pro-
voque *de facto* notre adoption d'une concession qui n'existe
pas encore et dont personne ne connaît les termes : pas
même le candidat concessionnaire ! En effet, celui-ci, la
chambre de commerce et d'industrie du Havre, est, par ail-
leurs, clairement désigné par avance et le caractère d'utilité
publique est donc attribué, alors que l'enquête n'est pas
ouverte et que nul ne peut en préjuger les conclusions !

Dans ces conditions, cette proposition porte atteinte au
contrat passé avec les usagers du pont de Tancarville.

M. André Fanton. Vous êtes vraiment archaïque !

M. Joseph Menga. Deux raisons essentielles, en 1950,
contraignirent l'Etat à signer une convention et à autoriser la
perception de péages à Tancarville, malgré l'impérieuse
nécessité de cette construction et son intérêt national évident.

L'Etat se déclara, à l'époque, incapable, tout en le regrettant, et malgré la déclaration d'utilité publique, d'assumer le financement de l'ouvrage. Cette impécuniosité, explicable par les lourds engagements dans des tâches de redressement national, ne pouvait retarder davantage un projet reconnu comme indispensable et attendu depuis plus d'un demi-siècle. C'était une raison de circonstances.

M. André Fanton. Quel acrobate !

M. Joseph Menga. Je ne fais que rappeler des faits, mon cher collègue.

Enfin, l'adhésion du Parlement et des usagers potentiels fut essentiellement acquise par le fait que, lors d'une meilleure conjoncture, l'Etat pouvait supprimer la perception des péages. Ce cas était expressément prévu par le cahier des charges. De toute façon, la fixation du montant des tarifs, clairement définie par la convention, était de nature à laisser raisonnablement espérer à la fois le maintien de la perception au niveau le plus bas compatible avec l'entretien, l'exploitation et le remboursement des emprunts pendant la durée de ceux-ci et, à leurs termes, le retour à la gratuité par prise en charge par l'Etat des dépenses ordinaires d'un ouvrage de grande voirie. C'était une raison de précarité.

Le contrat passé avec les usagers était donc clair.

Force est de le constater : l'emprunt qui a permis le financement de la construction du pont de Tancarville étant aujourd'hui amorti, et notre collègue M. Allard vient de le rappeler, des dispositions permettant une considérable réduction des tarifs, voire l'opportunité d'une reprise par l'Etat de la concession et la gratuité, pourraient être mises à l'étude.

M. Jean Beaufils. Absolument !

M. le président. Il faut conclure, monsieur Menga.

M. Joseph Menga. Quelques instants encore, s'il vous plaît, monsieur le président.

M. André Fanton. Il fait du droit public !

M. Joseph Menga. C'est donc au moment où un retour au principe républicain devient possible, donc au moment où l'engagement pris devant l'usager peut être tenu qu'une nouvelle contribution lui est demandée, reportant aux calendes grecques les espoirs de gratuité.

Le péage, solution alternative à l'impôt en cas d'impossibilité d'y recourir, doit rester limité aux règles générales des concessions de service public en fonction du coût réel du service rendu. La présente proposition de loi enfreint ce principe.

En effet, le véritable sens d'un péage de pont-route est l'acquittement en fonction d'un service rendu d'une redevance pour son usage dans certaines conditions fixées par la loi et précisées par la doctrine.

Il s'agit d'un transfert de recettes vers un autre objet que le strict service rendu à l'usager du pont-route. Une part importante de l'acquittement de son passage ira à un autre ouvrage qu'il n'empruntera peut-être jamais et qu'il ne pourra pas, de toute façon, emprunter durant la phase de construction de l'ouvrage.

A l'inverse, l'usager du futur ouvrage supportera une redevance inférieure au coût du service rendu puisque subventionné par le pont de Tancarville à hauteur de 52 p. 100.

Le pont de Tancarville est un passage obligé, le seul lien autoroutier pour les Havrais vers Rouen, Paris et au-delà. Bref, il exerce sur l'usager une charge de quasi-obligation. Pour le pont de Normandie, il en sera tout autrement. L'usager utilisera le nouveau pont après avoir mesuré son intérêt strict de consommateur. Il en résulte donc que cette proposition surtaxe l'obligation pour subventionner l'intérêt et émousse cette faculté de choix en faussant la vérité tarifaire !

M. le président. Concluez, je vous prie, monsieur Menga.

M. André Fanton. Il ne sait pas comment dire qu'il est contre, tout en ne le disant pas !

M. Joseph Menga. Je conclus, monsieur le président. Un redoutable précédent risque de se créer ainsi, d'autant que nous savons la propension qu'a le pont de Tancarville à constituer des précédents.

M. André Fanton. On ne va tout même pas passer la matinée à écouter les élucubrations de M. Menga !

M. Joseph Menga. Ce sont mes arguments qui vous gênent !

M. André Fanton. Pas du tout !

M. le président. Monsieur Menga, allez au terme de votre propos.

M. André Fanton. C'est un galimatias juridique ridicule !

M. Joseph Menga. J'exprimerai aussi, mes chers collègues, une inquiétude, et ce sera là ma conclusion : la pré-qualification demandée n'est pas limitée. Si le port de Normandie au fil des temps ne permet pas d'atteindre les prévisions de trafic, que se passera-t-il ? Le concessionnaire aura deux solutions à sa disposition pour rembourser les annuités d'emprunts : soit augmenter le montant des sommes transférées d'un ouvrage sur l'autre, soit faire jouer les garanties que les collectivités locales viennent d'accorder.

Il est à craindre que la première solution soit la plus facile à mettre en œuvre.

M. Michel d'Ornano. Cela suffit ! Il parle depuis un quart d'heure !

M. Joseph Menga. Compte tenu de ces graves inconvénients, le groupe socialiste estime qu'il y a lieu de mettre en place une disposition de nature à vérifier le consentement des usagers à supporter ce financement et les assurant que les fonds sont transférés pour le minimum nécessaire et dans la plus grande transparence. C'est dans cet esprit que je soumettrai trois amendements à la sagesse de l'Assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean Allard. Il ne nous a pas dit s'il était pour ou contre !

M. André Fanton. Il est contre le pont, mais il ne veut pas le dire. C'est tout le problème du groupe socialiste. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Messieurs, je vous en prie, M. Fanton, soyez un peu plus discipliné.

La parole est à M. Georges Hage, et à lui seul.

M. Georges Hage. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je supplée à cette tribune mon ami Roland Leroy qu'une indisposition que nous espérons brève contraint à garder la chambre.

Je tiens d'abord à réaffirmer notre accord de principe à la réalisation du deuxième franchissement de l'estuaire de la Seine entre Honfleur et le Havre.

Cet accord, pour nous communistes, n'est ni fortuit, ni conjoncturel. Il repose sur la conviction raisonnée qu'il est de l'intérêt du développement économique et social de la Haute et de la Basse-Normandie, comme celui de l'ensemble du pays, de poursuivre l'aménagement de l'estuaire de la Seine, sur la rive droite comme sur la rive gauche.

Faciliter les relations économiques et humaines entre les deux rives, les placer, grâce au pont, dans le prolongement, la continuité immédiate l'une de l'autre ne peut - à condition d'en mesurer et d'en maîtriser tous les effets - qu'apporter un atout supplémentaire à cette zone française d'intense activité de productions et d'échanges de toute nature.

Au-delà de ces deux rives, le pont peut constituer un trait d'union entre deux départements - le Calvados et la Seine-Maritime - et entre deux régions ; la Haute-Normandie et la Basse-Normandie. Il peut favoriser le rapprochement des agglomérations du Havre et de Caen, ouvrir le port du Havre et ses industries sur un arrière-pays et une économie complémentaire de la sienne, contribuer à une diversification et à une progression des trafics dans l'intérêt, non seulement local ou régional, mais également national. Or si la décision de réaliser cet ouvrage est aujourd'hui prise, décision que nous avons approuvée...

M. André Fanton et M. Charles Revet. Très bien !

M. Georges Hage. ...force est de constater que les conditions qui l'accompagnent et qui en constituent le contexte inévitable, celles de la politique économique et sociale du Gouvernement, relayée au plan des départements et des régions de Haute et Basse-Normandie, sont lourdes de menaces.

La réalisation de cet ouvrage, remarquable quant à la technologie mise en œuvre, peut certes, donner du travail dans le bâtiment et les travaux publics pendant plusieurs années. C'est important dans une région qui compte 125 000 chômeurs.

Cependant, en raison même de l'ouverture au marché commun, des groupes étrangers seront autorisés à soumissionner. L'emportant sur des entreprises locales ou nationales, mises aujourd'hui en difficulté ou refusant de participer au projet en raison même de leur stratégie de renoncement, ils pourraient venir sur place avec leur propre personnel et leur propre technologie. La population locale, pourtant pratiquement seule à financer le pont dans le projet actuel, se verrait ainsi exclue en totalité ou en partie de retombées immédiates en matière d'emploi.

Mais l'avenir de l'emploi dans cette région, comme ailleurs en France, ne peut tenir à la construction ou non d'un pont. Comme voie de transit, le pont de Normandie ne pourra en lui-même résoudre aucun des problèmes d'emploi et de développement des régions concernées, parce que ces problèmes ne tiennent fondamentalement pas à l'insuffisance des voies de communication, mais essentiellement aux choix patronaux, aux choix de classe que réalise le Gouvernement en matière économique et sociale.

D'ailleurs, l'aménagement du territoire consiste non seulement à créer des routes ou des voies de communication, mais aussi à mener une politique de l'emploi, une politique sociale et de formation qui donne à chaque région les moyens de développer ses richesses au bénéfice des hommes.

Voilà pourquoi, il y a trois ans, le conseil municipal du Havre, à l'initiative de son député-maire André Duroméa, examinant le projet de construction du pont de Normandie, mettait l'accent sur un certain nombre de problèmes propres à cette agglomération, liés par exemple à certaines faiblesses de son tissu urbain, à la mise en cause de son potentiel industriel et maritime et définissait des objectifs de développement et de sauvegarde impliquant la discussion et l'établissement d'un contrat de Plan qui, à l'occasion de la construction du pont, associe l'Etat, les régions, les départements et d'autres collectivités et établissements publics.

Nous constatons et nous regrettons que cette question politique décisive d'une concertation entre tous les partenaires concernés et d'une participation de l'Etat à l'aménagement de l'estuaire ne soit pas effectivement formulée par le texte qui nous est soumis. Elle nous semble aller de pair, être impliquée dans la décision même de réalisation du pont si l'on veut préserver le tissu industriel urbain de nouveaux déséquilibres ou d'effets pervers, si l'on veut vraiment que cette réalisation serve le développement économique, social, culturel de la région et du pays.

C'est pourquoi, à l'occasion de la construction de ce pont et en vue d'en maîtriser toutes les implications dans le tissu urbain et industriel des régions, nous continuons de proposer que le principe d'un contrat de plan associant toutes les autorités et institutions à la maîtrise d'un développement aussi harmonieux que possible de la zone de l'estuaire soit adopté.

Une question est grave, celle de la non-participation directe ou indirecte de l'Etat au projet.

La politique actuelle d'infrastructures routières, c'est toujours moins de moyens publics, toujours plus de rentabilisation financière. Le péage, d'exception devient la règle.

Ce renoncement ne peut être admis. Il coûte cher à la région et au pays. Il entraîne des gaspillages inutiles, des prélèvements parasitaires et, en fin de compte, un coût d'utilisation excessif pour les usagers qui se retournent contre l'objectif poursuivi.

Alors que l'Etat ne verserait pas un centime pour construire le pont et que le pont serait pour lui source de revenus par le biais de la T.V.A. qu'il encaissera au stade de la construction comme de son exploitation, taxe estimée à 393 millions de francs, le concessionnaire n'a d'autre recours que de procéder à un appel massif aux capitaux privés sur le marché national et européen dont le remboursement va entraîner un véritable rançonnement des usagers.

L'usager paiera.

L'usager, qu'il soit celui du pont de Tancarville, ouvrage aujourd'hui amorti et largement remboursé au concessionnaire, ou qu'il soit celui du futur pont, paiera. En trente ans, au bout de la concession, il aura payé le pont trois fois son prix de départ.

Il paiera « le prix de la sécurité », nous dit-on, c'est-à-dire d'une rentabilité confortable pour les banques et les intermédiaires financiers.

Il paiera la T.V.A. A Tancarville, selon le projet de financement élaboré par le concessionnaire, le tarif du passage serait gonflé de moitié dès l'année prochaine et multiplié par trois d'ici à l'ouverture du deuxième pont sur l'estuaire. C'est inacceptable.

De son côté, le coût du passage sur le pont de Normandie aura aussi un caractère prohibitif, discriminatoire, notamment pour les particuliers. On parle de 30 francs.

Les abonnements qui sont envisagés, ne pouvant intéresser pour l'essentiel que les sociétés et cadres supérieurs, introduiront une autre disparité, de caractère social.

Enfin, l'hypothèse retenue est pour la suite une augmentation des péages de 4 p. 100 par an.

On le voit, le coup porté au pouvoir d'achat des usagers, en particulier ceux du pont de Tancarville, serait très dur.

C'est tout cela qui sous-tend le texte de la proposition de loi, et qu'elle passe pudiquement sous silence. Adopter ce texte sans modification, sans notamment faire droit aux amendements que nous avons proposés et qui sont de nature à réintroduire une participation raisonnable de l'Etat dans le processus engagé, ce serait implicitement adopter un plan de financement qui lèse gravement les usagers de Tancarville et du futur pont, et ce serait compromettre la réussite économique et sociale du projet.

Nous demandons que l'Etat prenne toutes ses responsabilités d'aménageur. Sans pour cela remettre en cause le principe de la concession, nous demandons qu'il participe à la construction d'une réalisation qui a, à l'évidence, un intérêt national et qu'il s'engage à réaliser les accès routiers indispensables.

Nous demandons aussi que les tarifs envisagés pour le pont de Tancarville et le deuxième franchissement de l'estuaire, dans le plan de financement de la chambre de commerce et d'industrie du Havre, soient revus à la baisse et dans le sens d'une plus grande équité grâce à une intervention de l'Etat sur le taux des emprunts contractés et grâce au remboursement au concessionnaire de la T.V.A. perçue par l'Etat à son profit.

Nous demandons, enfin, que l'Etat s'engage à prendre l'initiative d'un contrat de plan réunissant tous les partenaires institutionnels, sociaux et démocratiques concernés, définissant les grandes orientations, les objectifs et les grands moyens de l'aménagement urbain et industriel de l'ensemble de l'estuaire de la Seine.

Telles sont les observations que mon ami Roland Leroy voulait exprimer sur cette proposition de loi. Quant à notre vote, il dépendra des réponses qui seront faites aux questions que nous venons de poser à M. le ministre et du sort qui sera réservé aux amendements que nous avons déposés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Dominique Chaboche

M. Dominique Chaboche. Quand j'ai découvert le projet du pont de Normandie, j'ai eu, je dois vous le dire, une première réaction positive. Dans un second temps, constatant le peu de gain en kilomètres pour passer d'une rive à l'autre, j'ai eu quelque hésitation. J'en ai eu d'autant plus quand j'ai constaté que ce gain de kilomètres se traduisait par une augmentation des coûts de la traversée de la Seine, tant pour ceux qui utiliseraient le nouveau pont que pour ceux qui resteraient fidèles à Tancarville et qui devraient supporter les fortes augmentations prévues sur ce pont.

Monsieur le ministre, vous savez bien que l'affectation des excédents d'exploitation du pont de Tancarville à la construction du futur pont de Normandie est contraire aux dispositions du cahier des charges. C'est ainsi que plus de 50 p. 100 du coût du nouveau pont seront financés par la hausse des tarifs de Tancarville.

Cela étant, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y aurait beaucoup à dire sur ce projet qui semble avoir été étudié avec précipitation ...

M. André Fanton. Oh !

M. Dominique Chaboche... sans doute pour des raisons fiscales. Aucun plan d'accompagnement, en effet, n'est prévu. De plus, ce pont va déboucher sur des voies d'accès, en particulier côté Seine-Maritime, encombrées et peu accessibles. Les études concernant le transfert prévisible d'habitat n'ont

pas été prises en compte. Sur le plan écologique, enfin, les conséquences sur la faune du grand estuaire de la Seine, traditionnelle escale des oiseaux migrateurs, ont été étudiées superficiellement.

Nous regrettons ces anomalies et ces lacunes, monsieur le ministre. Néanmoins, nous voterons cette proposition de loi, car tout ce qui tend à réunir la Normandie, artificiellement divisée entre le duché de M. d'Ornano et le duché de M. Lecanuet, nous semble bénéfique.

M. Jean-François Jalkh. Très bien !

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

M. Paul Dhaille. C'est un étrange débat que celui que nous avons aujourd'hui. En effet, M. le ministre vient défendre un projet pour lequel il n'a rien fait ! Si je voulais résumer la situation, je dirais que vous venez, monsieur le ministre, donner votre bénédiction au projet et que vous empêchez la T.V.A. !

On peut réaliser ainsi beaucoup d'équipements, de grands équipements, un plan autoroutier dans la mesure où ils ne vous coûtent rien et où ce sont les usagers qui paient.

Les usagers du pont de Tancarville paieront. Les usagers du pont de Normandie paieront. Les collectivités locales vont garantir les emprunts et assumer les risques. Vous empêchez la T.V.A. Vous êtes donc dans une situation particulièrement facile.

M. Jean Beaufile. Très bien !

M. Paul Dhaille. La volonté politique qu'a signalée M. Allard ne vous coûte pas un centime. Elle coûte aux usagers.

Je me souviens encore des discours que tenaient il y a quelques mois certains de nos collègues de la majorité au Havre et dans notre région. Ils parlaient beaucoup du désengagement de l'Etat. Or que constatons-nous depuis ? Que l'hôpital de Rouen autofinance - je dis bien autofinance - son extension, que le pont de Normandie va être construit sans que l'Etat débourse un centime. Maintenant, ces élus de la majorité ne disent plus rien, mais peut-être constatent-ils que le Gouvernement est étrangement absent dans cette affaire, comme il l'est également dans bien d'autres d'ailleurs.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous n'êtes là que pour nous faire un discours. Peut-être que, dans quelques années, vous en ferez un autre pour l'inauguration de ce pont - cela dit, je n'y crois pas trop !

M. Jean Beaufile et M. Joseph Menga. Non !

M. Paul Dhaille. Deux discours d'un côté, 1 200 millions de l'autre : la balance ne me paraît pas tout à fait équilibrée !

M. André Fanton. Vos discours à vous ont ruiné la France !

M. Paul Dhaille. Vous allez penser que j'ai mauvais esprit mais je vais citer, monsieur le ministre, quelques-uns de vos amis de la majorité.

Voici, en particulier, ce que M. Lecanuet déclarait il y a quelques semaines au conseil général de la Seine-Maritime : « J'ai longtemps pensé que l'affaire était d'une telle envergure qu'elle devait relever de l'Etat et cela reste mon point de vue, mais il faut savoir évoluer. »

M. Jean Beaufile et M. Joseph Menga. Eh oui !

M. Paul Dhaille. Il poursuivait : « La décentralisation a été mise en place. L'Etat approuve ce projet mais il n'a guère de mérite puisque cela ne lui coûte rien. »

M. Jean Beaufile et M. Joseph Menga. Très juste !

M. Paul Dhaille. Je crois, monsieur Allard, qu'il ne faut pas avoir deux discours sur le désengagement de l'Etat !

M. Rufenacht, quant à lui, déclarait : « Le problème du financement doit être posé dans les termes les plus larges car il s'agit d'un investissement qui entre dans le cadre, certes, d'une politique interrégionale mais surtout d'une politique nationale d'aménagement du territoire. Par conséquent, l'Etat dans cette affaire doit être largement présent. »

Voilà ce que disaient vos amis sur ce projet de pont de Normandie. Or, aujourd'hui, nous constatons que l'Etat est étrangement absent.

M. Pierre Mauger. Ce seront toujours les contribuables qui paieront.

M. Joseph Menga. Non, les usagers !

M. Paul Dhaille. L'importance du chômage inquiète la population du Havre, à juste titre. Année après année, les entreprises industrielles disparaissent ou réduisent leurs activités. Le tertiaire se développe peu. L'avenir ne porte guère à l'optimisme et les discours alarmistes des élus de la majorité ne proposent pas de solutions, encore moins de perspectives. Ils s'efforcent toujours de faire porter la responsabilité de la situation sur les autres.

Le patrimoine havrais avait jusqu'à ces dernières années une certaine logique de développement. Tout partait du port : le trafic passager, avec les paquebots, mais également l'importation des marchandises que l'on s'efforçait de transformer au Havre - ce furent d'abord les métaux, puis le pétrole. Parallèlement, la régie Renault développait ses exportations et privilégiait l'axe de la Seine - Billancourt, Flins, Cléon, Sandouville - dans ses implantations industrielles. Le développement du Havre se faisait progressivement dans les zones industrielles portuaires qui s'étendaient peu à peu vers l'Est.

Les années cinquante et soixante-dix ont vu un développement rapide. C'était l'époque du schéma d'aménagement de la basse Seine. On envisageait même l'implantation d'une usine sidérurgique dans la région havraise.

La crise a déstabilisé cette logique de développement. La montée des technologies dans les pays producteurs, les nouvelles stratégies industrielles mondiales, les évolutions considérables dans les techniques de production et d'échange ont imposé un changement de la stratégie industrialo-portuaire. Le port a du mal à être l'outil de développement industriel du Havre, et la région havraise est aujourd'hui sans alternative.

Par ailleurs, a disparu la croissance globale qui permettait parfois un développement volontariste des régions en déclin.

Nous pouvons constater aujourd'hui que le développement ne viendra donc pas de l'extérieur, de l'Etat notamment.

Il va donc nous falloir trouver une autre logique de développement à partir du Havre lui-même, en utilisant au maximum ses atouts et en réduisant ses points faibles. Cela exige toutefois que les Havrais se mobilisent autour d'un projet et d'une ambition et que les décideurs économiques, sociaux et politiques agissent en cohérence et en concertation.

Centré sur le développement des deux rives de la Seine, autour d'un port international et d'une grande ville qui a l'ambition d'être la métropole de l'estuaire, ce grand projet peut mobiliser les énergies pour l'an 2000. Quelques réalisations, récentes ou en gestation, pourraient amorcer la dynamique indispensable. Je pense à l'université du Havre, dont les filières de formation et de recherche peuvent favoriser un certain développement économique local.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Dhaille.

M. Paul Dhaille. Il faut être rapide en aval afin d'attirer de nouveaux trafics avec escales réduites. Je pense également à de nouvelles autoroutes de désenclavement du Havre vers le Nord, l'Est et le Sud et à la rénovation du centre-ville et du centre de commerce international.

Enfin, le pont de Normandie devrait, plus que le pont de Tancarville, faciliter les liaisons entre les deux rives ayant des activités diversifiées. Encore faut-il qu'il y ait une volonté politique et un aménagement cohérent.

Il est nécessaire que le port du Havre ait une arrière-région importante pour son industrialisation. Encore faut-il que les industries ne soient pas réparties de telle manière que les industries polluantes soient sur la rive droite et les industries de haute technologie sur la rive gauche.

C'est pourquoi nous croyons que le pont de Normandie est une chance pour notre région, pour notre département. Nous l'avons souligné au sein des collectivités locales : municipalité du Havre, conseil général, conseil régional. Nous regrettons aujourd'hui que l'Etat n'ait pas fait son devoir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. André Fanton. Je voudrais commencer mon propos en remerciant le Gouvernement...

M. Pierre Mauger. Cela change après ce qu'on vient d'entendre !

M. André Fanton. ... d'avoir autorisé la chambre de commerce et d'industrie du Havre à réaliser le pont de Honfleur.

M. Joseph Menga. De Normandie !

M. André Fanton. J'ai bien dit « le pont de Honfleur », car je veux parler de ce pont d'une façon positive pour m'opposer à la façon totalement négative dont vous avez parlé du pont de Normandie ! Mais peut-être ne parlons-nous pas du même ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nous avons, grâce à votre décision, monsieur le ministre, pu lancer cette opération. J'ai entendu dire qu'il s'agissait d'une décision prise dans la précipitation. Entendre de telles choses est pour le moins surprenant car ce projet est à l'ordre du jour depuis de nombreuses années. Les propos de M. Menga sont assez étonnants.

M. Joseph Menga. Juridiques !

M. André Fanton. Il nous a expliqué de façon, dit-il, juridique pourquoi il ne fallait pas faire le pont.

M. Jean Beaufile. Vous ne l'avez pas compris !

M. André Fanton. C'est en tout cas la seule chose que l'on ait retenu de ses propos !

M. André Fanton. Nous étions en quelque sorte revenus au temps des lampes à huile et de la marine à voile. En fait, dans cette affaire, le groupe socialiste ne fait que de l'obstruction.

Monsieur le ministre, l'important n'est pas de savoir si telle loi est dérogatoire à telle loi, ...

M. Joseph Menga. C'est ça !

M. André Fanton. ... elle-même dérogatoire à telle autre, mais si le pont de Honfleur représente un progrès pour les régions qu'il va relier. C'est cela le débat et ce n'est rien d'autre !

A cet égard, la proposition de M. Allard a le mérite de permettre au Parlement de trancher des débats qui, juridiquement, auraient pu se poursuivre encore.

Ce qui importe aux régions et aux départements que va desservir le pont de Honfleur, c'est la réalisation de celui-ci. Le reste n'est qu'arguties juridiques !

Des regrets ont été exprimés sur le fait que ce n'était pas l'Etat qui réalisait ce pont.

M. Paul Dhaille. C'est M. Lecanuet qui l'a dit !

M. André Fanton. J'observe simplement que, actuellement, le pont n'existe pas et que la chambre de commerce et d'industrie du Havre est prête à le réaliser.

Quant au discours sur le péage que je viens d'entendre, je rappellerai qu'en juillet 1981, un ministre des transports avait annoncé solennellement - c'est du moins ce que j'avais cru comprendre - qu'on allait supprimer tous les péages en France.

M. Joseph Menga. C'est faux !

M. André Fanton. Je ne parle pas de vous. Vous n'étiez pas ministre des transports !

M. Joseph Menga. Non, mais j'étais présent !

M. André Fanton. Nous avons entendu ce propos.

M. Joseph Menga. C'est une contrevérité !

M. André Fanton. Il n'a, bien sûr, pas été suivi d'effet.

Pour ma part, je préfère un pont à un discours sur un pont qui n'existe pas !

Voilà la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je remercie le Gouvernement (*Rires sur les bancs du groupe socialiste*) d'avoir retenu cette proposition de loi et d'avoir accompagné cette décision par un plan routier qui va permettre le développement de la Normandie, haute et basse - et réunifiée, je l'espère. C'est bien de cela qu'il s'agit.

M. Pierre Mauger et M. François Grussenmeyer. Très bien !

M. Joseph Menga. Il a avoué !

M. André Fanton. Nous sommes ici pour lever les obstacles juridiques, pour aider à la réalisation d'un pont qui va être essentiel pour le développement de nos régions.

Si les départements de la Seine-Maritime, de l'Eure et du Calvados ont accepté de garantir les emprunts à une majorité qui dépassait de beaucoup les clivages habituels, c'est simplement parce que, au-delà des discussions juridiques, l'intérêt des habitants de ces départements a seul compté pour eux.

Notre groupe votera donc cette proposition de loi et nous remercions M. Allard de l'avoir déposée. Nous souhaitons que les formalités administratives et autres enquêtes se déroulent dans les délais les plus rapides, pour que la première pierre du pont soit posée et pour que commence à se réaliser cette liaison, facteur de développement de l'estuaire et des villes du Havre et de Honfleur. C'est un plus dont la région a besoin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.F. et U.D.F.*)

M. le président. La discussion générale est close.

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, mesdames, messieurs les députés, je constate qu'il existe un très large consensus pour la réalisation de ce pont, important à tous points de vue - chacun l'a affirmé. Je note simplement une différence entre ceux qui acceptent de prendre leurs responsabilités - ce dont je les remercie - et ceux qui les refusent.

M. Menga et M. Dhaille sont mal venus de parler de désengagement de l'Etat.

M. Joseph Menga. Je n'en ai pas parlé ! Vous avez mal écouté mon intervention !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Vous en avez parlé, dans la mesure où vous avez dit que c'est l'Etat qui devrait réaliser le pont.

M. Joseph Menga. Vous avez mal compris !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Alors, toutes vos critiques tombent !

En tous cas, toute critique sur le désengagement de l'Etat n'est pas fondée, car, à la différence de nos prédécesseurs, nous avons augmenté le budget routier de 8 p. 100, progression qui bénéficiera aux deux Normandies. Sans compter les efforts réalisés par le comité interministériel sur l'aménagement du territoire en faveur de l'ouverture de toutes les régions sur les autres - et ce, sans passer par la région parisienne - et sur l'Europe : plan d'accélération des travaux autoroutiers, développement des liaisons commerciales.

Alors, messieurs, de grâce, pas d'hypocrisie, surtout quand on sait que les crédits routiers baissaient depuis plusieurs années.

Cela dit, la réalisation de ce pont sera importante pour le soutien à l'économie locale, régionale, pour les usagers qui circuleront plus facilement, plus rapidement et plus économiquement, pour les salariés du secteur du bâtiment et des travaux publics et pour le patrimoine touristique et technologique français. En effet, c'est grâce à ses réalisations nationales que la France renforce ses positions sur le marché international.

Je précise à M. Fanton que l'enquête démarrera dès le début du mois de septembre, permettant ainsi la réalisation de ce pont dans les meilleures conditions.

Je conclurai en remerciant très chaleureusement et le rapporteur, M. Saint-Ellier, et l'auteur de la proposition de loi, M. Allard, car celle-ci va dans le sens de l'action du Gouvernement, tendant à renforcer nos infrastructures de communication afin d'assurer à la France les meilleures conditions de compétitivité dans les années à venir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission est de droit.

Je rappelle que peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article unique

M. le président. « Article unique. - L'article 2 de la loi n° 51-558 du 17 mai 1951 portant ratification de la convention passée entre l'Etat et la chambre de commerce du Havre en vue de la concession à cette dernière de la construction et de l'exploitation d'un pont sur la Seine à Tancarville est complété par le texte suivant :

« Par dérogation aux dispositions de la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979, ces modifications pourront autoriser le concessionnaire à affecter une partie du produit des péages au financement de la construction d'un nouveau franchissement de la Seine en aval de Tancarville. »

La parole est à M. Michel d'Ornano, inscrit sur l'article unique.

M. Michel d'Ornano. Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention tous les interventions et j'ai noté une grande cohérence entre les propos de M. Menga et de M. Dhaille et ce qui s'est produit dans le passé.

Lorsqu'il s'est agi de préparer le contrat pour le 9^e Plan entre l'Etat et la région de Basse-Normandie, le conseil régional, que je présidais, avait voté à l'unanimité, à ma demande, cinq priorités, au premier rang desquelles la construction du pont de Honfleur, dans les conditions exactes où elle nous est proposée aujourd'hui.

M. Jean Beaufile. La Haute-Normandie n'en voulait pas !

M. Michel d'Ornano. Or le gouvernement socialiste de l'époque a refusé d'inscrire cette priorité au 9^e Plan, alors que sa mise en œuvre était essentielle pour l'emploi dans notre région et n'aurait rien coûté à l'Etat.

M. Paul Dhaille. M. Lecanuet était contre !

M. Michel d'Ornano. Par conséquent, les interventions de M. Menga et de M. Dhaille sont aujourd'hui dans le droit fil de cette décision, assorties de tous les prétextes alambiqués de mise en de telles circonstances. Ceux-ci expriment en réalité leur opposition à la construction du pont de Honfleur. Mais cela a toujours été la position des socialistes.

M. Dhaille nous a dit tout à l'heure que l'Etat était étrangement absent de la réalisation du pont. Mais il me permettra de lui répondre que c'était il y a quatre ans, au moment de la préparation du Plan, que l'Etat était étrangement absent !

Aujourd'hui, monsieur le ministre, et je vous en sais gré, l'Etat est présent. Vous avez corrigé, dans la réalisation même du 9^e Plan, une injustice commise par les socialistes, en rétablissant, à notre demande, cette priorité numéro un que nous avions définie dès 1983.

Y a-t-il eu précipitation ? M. Fanton a déjà répondu à cette question. Comme lui, j'observe que les études ont été entreprises depuis des années, et ce avec un très grand soin, tant sur la construction du pont que sur ses conséquences - et je dis cela pour rassurer M. Chaboche. C'est ainsi, par exemple, que le département du Calvados a depuis longtemps prévu et mis en œuvre des travaux pour assurer les débouchés du pont de Honfleur.

Lorsque je suis allé demander à M. Méhaignerie que la réalisation de ce pont se fasse dans le cadre du 9^e Plan, j'ai également souhaité que l'Etat intervienne, non dans la construction elle-même, puisque celle-ci pouvait se faire sans lui, mais en aval. Nous avons passé un contrat de Plan avec l'Etat aux termes duquel celui-ci engagera d'importants crédits en faveur de liaisons routières qui seront en relation directe avec le pont de Honfleur. Ces crédits seront ouverts dès 1990, c'est-à-dire deux ans avant la fin de la construction du pont. L'Etat investit donc ces crédits là où nous le souhaitons.

Enfin, il est amusant de voir le désarroi où sont plongés les socialistes dès lors qu'ils s'aperçoivent qu'un projet peut se faire sans que l'on tonde le contribuable. Dans ce cas, ils sont littéralement en perte de vue ! (*Exclamations sur les bancs des socialistes.*)

M. Joseph Menga. Ce sont les automobilistes havrais qui paieront !

M. Michel d'Ornano. Monsieur Menga, ce que vous avez dit n'était pas très intéressant...

M. Joseph Menga. Merci !

M. Michel d'Ornano. ...et pourtant, je ne vous ai pas interrompu...

M. Joseph Menga. Ce que vous dites n'est pas très intéressant non plus !

M. Michel d'Ornano. ...alors que ce n'était pas l'envie qui m'en manquait, croyez-moi !

Vous avez déploré trois dérogations à des lois. Lorsque trois dérogations permettent la création de 1 000 emplois en quatre ans, je suis preneur ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*) C'est ce qui me différencie, sans doute, des socialistes !

La construction de ce pont aura une importance considérable pour l'avenir de la Haute-Normandie, de la Basse-Normandie et du Havre. Elle permettra un grand nombre d'implantations industrielles et le développement des liaisons, notamment aéroportuaires. Ce sera le grand mérite des régions et des départements d'avoir pris leurs responsabilités en ce domaine.

C'est la raison pour laquelle, toutes tendances confondues, parce que nous sommes responsables, nous avons voté, au sein du conseil général du Calvados, la garantie de 25 p. 100 du coût du pont. Pour nous, sa construction est en effet un symbole de développement économique pour nos régions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. Georges Haga. Un symbole seulement !

M. le président. La parole est à M. François Loncle.

M. François Loncle. Je répondrai avec le maximum de courtoisie à l'intervention purement polémique de M. d'Ornano, qui manie le genre avec talent.

Deux régions composent la Normandie : la Basse-Normandie et la Haute-Normandie. Ce n'est pas notre fait ! Mais c'est nous qui avons créé les contrats de Plan Etat-région, dans lesquels l'Etat finance à 50 p. 100 et la région à 50 p. 100. C'est le résultat de la volonté de décentralisation des gouvernements précédents.

Les contrats de Plan se négociaient avec chacune des régions. Or il se trouve que la Basse-Normandie a, dans le cadre du 9^e Plan, émis des avis contradictoires en ce qui concerne le pont de Normandie. Je ne dis pas que sa construction ne profitera pas à tous, mais M. Lecanuet, dont chacun connaît l'influence dans la région Haute-Normandie, aurait préféré un sixième franchissement de la Seine à Rouen plutôt que le pont de Normandie, que vous appelez le pont de Honfleur. C'est dans cet esprit qu'il a négocié et signé, sous la présidence de M. Fossé, son collègue R.P.R., président du conseil régional de Haute-Normandie, le contrat de Plan Haute-Normandie. Ainsi, monsieur d'Ornano, vos objectifs, tout au moins dans le cadre du 9^e Plan, n'étaient pas les mêmes que ceux de votre collègue Lecanuet ! Ce n'était d'ailleurs pas la première fois qu'une rivalité vous opposait - opposant ainsi les deux régions normandes - et je tenais à rétablir la vérité sur ce point.

Vous avez tenté de faire dévier le débat. Chacun est bien conscient de l'intérêt économique, de l'intérêt régional au sens large du franchissement de l'estuaire entre Harfleur et Honfleur. Ce que nous contestons, ce sont les modalités dérogatoires qui sont prévues. En fait, ce sont les automobilistes, les usagers qui franchissent le pont de Tancarville, aujourd'hui bénéficiaire, qui vont financer le pont de l'estuaire.

L'élu de l'Eure que je suis vous fait part, monsieur le ministre de l'aménagement du territoire et des transports, de son inquiétude. Je ne veux pas pousser trop loin le patriotisme départemental ; je vous demande simplement d'assurer la liaison de Calais à Bayonne via Rouen et Alençon. Je sais que vous avez pris des décisions intéressantes lors de la réunion du comité interministériel d'aménagement du territoire, mais nous sommes très inquiets en ce qui concerne le tracé dans le département de l'Eure. Le pont de l'estuaire va drainer la circulation de Picardie et de Seine-Maritime vers le Calvados, puis vers les départements bretons, et non à travers le département de l'Eure.

M. André Fanton. Vous avez déjà le pont de Tancarville ! Vous ne pouvez pas tout avoir !

M. François Loncle. En tout cas il y aura déperdition si la liaison Rouen-Alençon n'est pas réalisée rapidement sur le tracé de la route nationale 138.

Monsieur d'Ornano, je vous supplie de ne pas déformer l'histoire ! Lors des débats régionaux auxquels nous avons assisté, il y avait bien communauté de vues en ce qui concerne l'objectif mais divergence entre vos amis de Haute-Normandie et de Basse-Normandie sur l'urgence de la construction du pont de Normandie.

M. André Fanton. On voit bien que vous n'avez pas entendu M. Dhaille et M. Menga !

M. le président. M. Menga a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article unique par les mots :

« et prévoient l'information individuelle des usagers sur le montant effectivement prélevé à ce titre sur la redevance de leur passage. »

La parole est à M. Joseph Menga, à qui je demande d'être bref.

M. André Fanton. Ce sera difficile !

M. le président. Ne provoquez pas, monsieur Fanton !

M. Joseph Menga. Je tiens tout d'abord à exprimer ma déception.

M. Jean Allard. Vous êtes toujours déçu !

M. Joseph Menga. Mon intervention traduisait les inquiétudes légitimes de la population havraise, qui supportera seule l'augmentation du coût du péage du pont de Tancarville. Pour nous, ce pont est en effet un point de passage obligé pour aller à Paris.

Alors que je n'avais pas voulu polémiquer, on m'a répondu en utilisant des arguments politiques, en pratiquant l'amalgame et en affirmant que les socialistes seraient contre le pont de Honfleur, le pont de Normandie.

Je souhaite que chacun d'entre nous fasse son *mea culpa*, son autocritique. Mon ami et collègue Dhaille a dit la même chose que M. Lecanuet il y a quelques mois. Tous, tant que nous sommes, nous avons tenu des propos empreints de défiance à l'égard du pont. M. Fanton lui-même a exprimé ses inquiétudes dans une question orale.

Nous avons tous eu des positions quelquefois contradictoires. En effet, ce pont est un pari. Nous avons pris nos responsabilités, mais il coûtera 1,2 milliard de francs 1985, c'est-à-dire plus en francs 1988. Avec les intérêts cumulés, on arrivera au total à 12 ou 13 milliards de francs.

Je le répète : les élus locaux ont pris leurs responsabilités et accepté d'accorder leur garantie pour le financement de ce pont. Cependant, l'élu havrais que je suis exprime quelques réserves. L'amendement n° 1 vise donc, en application du principe de transparence, à ce que les usagers havrais sachent pour quelle raison ils vont payer un surplus de péage. Ils sauront ainsi pourquoi ils devront payer vingt ou trente francs au lieu de dix francs.

Au demeurant, nous ne sommes pas sûrs que le produit du péage du pont de Honfleur suffira à amortir l'emprunt. On a prévu entre 3 000 et 4 000 passages par jour, mais sommes-nous sûrs de ce chiffre ? Sur ce point, un certain nombre de mes collègues socialistes, communistes, U.D.F. ou R.P.R. partagent mon inquiétude.

Raison de plus pour que le principe de transparence soit appliqué et que les usagers, notamment les usagers havrais, que je représente, soient informés de la finalité du surcoût, car la proposition de loi que vous avez déposée, monsieur Allard, vise à permettre à la chambre de commerce de financer le pont de Honfleur grâce à une partie du produit des péages du pont de Tancarville.

A cet égard, mon intervention et celle de mon collègue Dhaille n'ont fait que traduire des réserves ; elles n'expriment nullement une opposition systématique, loin de là, à la construction du pont de Honfleur. J'espère que ces explications dissiperont, si vous êtes de bonne foi, les inquiétudes que vous avez pu nourrir en écoutant mon intervention et celle de mon ami Dhaille.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur. La précision qu'il est proposé d'apporter ne semble pas nécessaire à la commission.

En effet, en acquittant à l'heure actuelle son droit de passage, l'usager ne connaît pas les différentes imputations qui sont faites de cette somme. La concession prévoit en revanche des utilisations limitées, qu'il convient d'élargir ; tel est l'objet de la présente proposition de loi.

C'est pourquoi, au nom de la commission des lois, je vous demande, mes chers collègues, de bien vouloir rejeter cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Défavorable.

Je ne comprends d'ailleurs pas la raison de cet amendement. En effet, les tarifs du pont de Tancarville sont et demeureront fixés après avis d'une commission permanente qui rassemble déjà les collectivités locales et les représentants des usagers. Celle-ci pourra donc avoir une connaissance détaillée des comptes et de la concession du pont de Tancarville comme, pour l'avenir, des comptes et de la concession du pont de Normandie.

Je note enfin que le représentant de la ville du Havre a déclaré qu'il était nécessaire de construire le pont de Honfleur et de travailler ensemble au bénéfice des deux rives de la Seine, précisant : « Il est donc nécessaire de se donner les moyens correspondants. Ceux-ci passent par une augmentation des tarifs de péage. »

Enfin, il s'agit, et cela a été approuvé par tous les élus et les responsables, de rapprocher les comptes d'ensemble d'un même concessionnaire qui souhaite faire masse des recettes des deux ouvrages concédés par l'Etat. Je rappelle à ce propos que les tarifs du pont de Tancarville n'ont pas changé depuis dix-huit ans. Mais peut-être cet amendement a-t-il pour objet, non de permettre de mieux informer les usagers, mais tout simplement de les « monter » contre un dispositif dont chacun s'accorde à reconnaître la légitimité et l'intérêt pour le développement économique de cette région, comme l'a appelé tout à l'heure M. Michel d'Ornano.

M. le président. La parole est à M. Michel d'Ornano.

M. Michel d'Ornano. M. Menga a dit tout à l'heure : « Nous avons les uns et les autres tenu des propos contradictoires ; il faut faire notre autocritique. » Moi, je n'ai jamais tenu de propos contradictoires ; j'ai toujours dit la même chose sur le pont de Honfleur...

M. Joseph Menga. Vous exagérez !

M. Michel d'Ornano. ...mais, naturellement, je n'empêcherai pas M. Menga de faire son autocritique ; je trouve d'ailleurs que c'est une excellente chose !

M. Joseph Menga. Quelle mauvaise foi !

M. Michel d'Ornano. En second lieu, monsieur Loncle, pour le 9^e Plan, si j'ai bonne mémoire, la région de Haute-Normandie avait bel et bien proposé la construction du pont de Honfleur.

M. François Loncle. Pas en priorité !

M. Michel d'Ornano. C'est faux. Plusieurs priorités avaient été définies au nombre desquelles figurait le pont de Honfleur.

M. François Loncle. M. Lecanuet était contre !

M. Michel d'Ornano. Ne venez donc pas nous dire que la région de Haute-Normandie était opposée à la construction du pont ! J'ai parfaitement raison d'affirmer que le gouvernement socialiste de l'époque avait refusé ce que le Gouvernement d'aujourd'hui accepte.

M. Jean Beauvils. C'est M. Fossé qui a présenté le projet !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article unique.

(L'article unique est adopté.)

Après l'article unique

M. le président. M. Menga a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

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

« L'évolution du montant de la part du produit des péages du pont de Tancarville transférée en vue du financement du nouveau franchissement sera fixée par décret et indexée sur celle des prix constatés dans la branche des travaux publics. »

La parole est à M. Joseph Menga.

Je vous en prie, mon cher collègue, soyez bref : vous vous êtes déjà longuement exprimé !

M. Joseph Menga. Monsieur le président, je serai bref si je ne me heurte pas à la mauvaise foi de notre collègue M. d'Ornano, qui traite les gens de très haut et qui pratique l'amalgame ...

M. Pierre Mauger. Ce sont les frères ennemis !

M. Francis Grussenmeyer. Nous ne sommes pas au conseil général !

M. Joseph Menga. ... comme vous-même, monsieur le ministre, à moins que vous ne connaissiez pas le dossier, ce dont je doute. Vous avez parlé de l'amortissement du pont de Tancarville, mais vous savez très bien que, lorsque la loi de 1951 a été votée, l'Etat ne pouvait prendre en charge la totalité des frais.

M. Michel d'Ornano. La proliféricité de vos amendements n'a d'égale que la pauvreté de votre discours !

M. Joseph Menga. Il convient que l'évolution du montant de la part du produit des péages transférée en vue du nouveau franchissement soit fixée par décret et indexée sur celle des prix constatés dans la branche des travaux publics.

Il faut que les usagers aient eu connaissance de l'évolution des prix afin qu'ils ne soient pas surpris de payer un jour quarante ou cinquante francs un péage qui s'élève aujourd'hui à douze francs si, d'aventure, les recettes prévisionnelles du pont de Normandie ne répondent pas aux espérances de ceux qui l'ont construit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur. La commission demande à l'Assemblée de bien vouloir rejeter l'amendement n° 4.

En effet, l'objectif consistant à élargir l'emploi des sommes inscrites au fonds de réserve vise à permettre leur utilisation pour financer le nouveau pont. Mais le concessionnaire qui exploite le pont de Tancarville doit conserver l'entière autonomie pour décider, dans le cadre du cahier des charges, de l'emploi des fonds dont il dispose. Il serait regrettable de limiter les possibilités d'affectation d'une partie des péages à la construction du futur pont, dont l'utilité économique a été reconnue par tous.

M. Pierre Mauger. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Défavorable.

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

M. Jean Allard. Monsieur Menga, ouvrir une polémique à l'occasion de la discussion de cette proposition de loi me semble quelque peu déplacé, je vous le dis très amicalement.

Le problème est simple : soit on est pour soit on est contre la construction du pont. Vous semblez, si j'ai bien compris vos différentes interventions, être plutôt pour. Mais si l'on est pour, il faut accepter les moyens correspondants. Or vous savez fort bien qu'il n'y en a pas d'autre que celui qui vous est proposé.

Vos amendements n'ont pour objet que d'atténuer la portée de votre accord. Si vous êtes contre la construction de ce pont, ayez le courage de le dire !

M. Georges Hege. Quelle logique !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Menga a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

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

« La composition de la commission permanente d'enquête chargée de donner un avis sur les modifications des tarifs maximaux fixés par l'article 28 du cahier des charges annexé à la convention du 18 décembre 1950 sera modifiée par arrêté dans le sens d'une participation tripartite entre chambres de commerce et d'industrie locales, élus locaux et usagers. »

La parole est à M. Joseph Menga.

M. Joseph Menga. Je sais très bien qu'on ne répondra encore pas à mon argumentation. Ce que je voudrais, c'est une meilleure participation des usagers. Mais il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Oui nous sommes d'accord sur le principe de la construction du second franchissement de la Seine mais, je le répète - puisque la pédagogie est l'art de répéter - compte tenu du coût de l'opération, nous demandons, au nom des automobilistes, nous supportons seuls les conséquences de cette proposition de loi, que ces dépenses soient maîtrisées. Or, elles ne peuvent l'être que si les usagers sont informés et représentés au sein de la commission d'enquête permanente.

Monsieur le ministre, vous avez souligné le rôle de la commission permanente d'enquête. Nous souhaitons, nous, qu'un arrêté permette aux usagers, aux patrons membres des chambres de commerce et d'industrie et aux élus locaux de faire partie de cette commission.

Par ailleurs, monsieur le ministre, je vous ai écrit pour demander une concertation sur l'aménagement des deux pôles de l'estuaire. Vous m'avez répondu en disant qu'elle se ferait ; j'attends toujours, alors qu'on va commencer à construire le pont dans quelques mois. J'aimerais obtenir une réponse précise de votre part et non une réponse floue comme vous en donnez malheureusement trop souvent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur. La commission demande à l'Assemblée de bien vouloir rejeter l'amendement n° 6.

En effet, la modification de la composition de la commission permanente d'enquête n'a pas à être étudiée dans le cadre de la proposition de loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La commission permanente d'enquête comporte aujourd'hui quinze membres : cinq représentants de la chambre de commerce et d'industrie du Havre, deux du port autonome, six des collectivités locales et, enfin, deux des usagers. Il s'agit donc d'une commission tripartite.

Si l'amendement sous-entend que les membres de cette commission doivent constituer trois parties égales, il méconnaît les responsabilités actuelles et futures de certains membres, dont ceux de la chambre de commerce et d'industrie et ceux des collectivités locales, qui représentent en même temps les usagers, compte tenu de l'apport important constitué par la garantie d'emprunt accordée par ces collectivités. Mais des représentants des usagers siègent également dans cette commission.

S'agissant de la garantie d'emprunt, qu'il me soit permis de remercier les collectivités locales.

Je vous rappelle, monsieur Loncle, que M. Lecanuet a apporté son soutien total...

M. François Loncle. Mais tardif !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... à ce projet. Simplement, comme les autres présidents des conseils généraux du Calvados et de l'Eure, celui-ci a demandé que soit mis en œuvre un plan d'accompagnement.

M. François Loncle. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Et pour être moi-même allé en Haute-Normandie et en Basse-Normandie, je puis affirmer que ce plan non seulement a été arrêté, mais qu'il est de fait !

Je rappelle enfin ce que beaucoup demandaient, en plus du plan d'accompagnement, à savoir la réalisation d'un axe autoroutier Rouen-Le Mans que personne n'envisageait il y a encore quelques mois - pas même vous, monsieur Loncle,...

M. François Loncle. Mais si !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... en tout cas pas quand vous étiez au pouvoir - est un élément extrêmement important pour les deux Normandies, et plus généralement pour le Grand-Ouest, car il permet des relations directes avec le Nord de l'Europe et la Grande-Bretagne.

La cohérence, j'insiste sur ce point, est donc dans ce texte et dans l'action du Gouvernement, lequel non seulement accorde son soutien à ce projet, mais accompagne ce dernier d'un plan ambitieux dont les bases de financement ont été sérieusement établies.

C'est la raison pour laquelle l'amendement n° 6 ne me paraît absolument pas répondre aux exigences d'information des usagers, qui sont déjà informés à la fois par les représentants des collectivités locales et par leurs deux représentants directs à la commission tripartite.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.
(L'amendement n'est pas adopté.)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Le groupe U.D.F. votera bien entendu cette proposition de loi émanant de l'un de ses membres, M. Jean Allard.

Cette adoption, monsieur le ministre, après que vous avez donné votre feu vert à la réalisation du pont, sera une étape nouvelle pour la construction de cet important ouvrage.

Il est essentiel que le pont de Normandie soit construit.

Qu'il me soit permis de m'étonner de certains propos tenus par plusieurs collègues.

M. Hage a revendiqué pour le maire du Havre une certaine paternité de ce pont de Normandie. Après tout, c'est de bonne guerre. Mais il est dommage, alors qu'il appartenait à la majorité de 1981 à 1986, pour autant qu'il m'en souvienne, qu'il n'ait pas alors été plus influent, comme d'ailleurs nos collègues Menga, Dhaille et d'autres socialistes de Seine-Maritime,...

M. Georges Hage. Vous faites les questions et les réponses !

M. Charles Revet. ... auprès de l'ancien Premier ministre Laurent Fabius, lui aussi élu de ce département. Car c'est à ce moment-là qu'il eût fallu demander avec insistance que l'Etat intervienne.

M. François Loncle. C'est la région qui est concernée !

M. Jean Beauvils. C'est un problème R.P.R.-U.D.F. !

M. Charles Revet. Or non seulement l'Etat n'est pas intervenu financièrement, mais la décision n'a même pas été prise puisque c'est tout récemment, monsieur le ministre, que vous-même avez donné le feu vert.

Je m'étonne par ailleurs que l'on veuille opposer le pont de Normandie et le sixième pont de Rouen. (Non ! non ! sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)

C'est bien ce qu'a fait l'un de nos collègues. C'est tout au moins ce que j'ai cru comprendre...

M. Jean Beauvils. Il a rappelé les priorités !

M. le président. Veuillez ne pas interrompre M. Revet, monsieur Beauvils.

M. Jean Beauvils. Il ne faut pas lui laisser affiner n'importe quoi !

M. Charles Revet. C'est ce que voulait faire dire notre collègue Loncle au président Lecanuet.

Or les deux ouvrages n'ont jamais été opposés : ils sont tous deux indispensables au développement de la Seine-Maritime et de la Haute-Normandie, et je souhaite qu'ils soient réalisés. D'ailleurs, lors des débats que nous avons eus

au conseil général de Seine-Maritime comme au conseil régional, Antoine Rufenacht, rapporteur, et Jean Lecanuet ont défendu l'intérêt de ces deux réalisations.

M. François Loncle. Oui, mais dans quel ordre ?

M. Charles Revet. Pourquoi sommes-nous attachés à la réalisation d'un nouveau franchissement de l'estuaire de la Seine ? Parce qu'il s'agira d'une réalisation tout à fait exceptionnelle, ainsi que Jean Allard l'a rappelé tout à l'heure. Quant à notre rapporteur, Francis Saint-Ellier, il a rappelé la portée exceptionnelle de l'ouvrage, laquelle sera la plus grande du monde. Sa réalisation exigera des prouesses techniques qui feront de ce pont une véritable vitrine de la technologie française !

M. Georges Hage. Oh ! là !

M. Charles Revet. En second lieu, le 1,2, 1,25 ou 1,3 milliard de francs de travaux donnera une activité nouvelle aux entreprises, qui sera donc génératrice d'emplois dans une région qui connaît d'importantes difficultés économiques. Ainsi, un lien supplémentaire entre la Basse-Normandie et la Haute-Normandie sera créé, qui permettra à celles-ci de travailler ensemble d'une manière encore plus efficace car, chacun le sait, l'amélioration des moyens de communication constitue un atout indispensable au développement d'une région.

Pour toutes ces raisons, nous voterons le texte.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué il y a quelques instants les décisions importantes en matière d'aménagements routiers pour la Haute-Normandie. Nous vous en remercions. Mais je voudrais insister à nouveau sur les approches du nouveau pont. A cet égard, des problèmes se poseront. Le pont ne trouvera sa pleine utilité que si les voies d'accès sont aménagées en même temps.

Je demande donc, monsieur le ministre, que vos services étudient la réalisation de voies d'accès, notamment vers Le Havre.

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

M. Charles Revet. Je vais conclure, monsieur le président. Les Havrais seront, en effet, les principaux utilisateurs.

Mais il ne faut pas oublier - je n'omettrai pas de le mentionner, étant un élu d'une région de plateaux - l'accès vers Fécamp, vers le Nord, ce qui permettrait au Havre de connaître un nouveau développement. Et tout cela pourrait faire l'objet d'une participation supplémentaire de l'Etat, car il s'agit d'un ensemble qu'il faut construire et dont nous attendons depuis longtemps la réalisation.

M. le président. La parole est à M. Georges Hage.

M. Georges Hage. Nous avons déposé deux amendements qui n'ont pas été jugés recevables.

Le premier prévoyait que, dans les six mois suivant la promulgation de la future loi, un contrat de plan soit élaboré entre l'Etat et les partenaires institutionnels concernés « pour définir les orientations et les moyens de l'aménagement urbain et industriel de l'ensemble de l'estuaire de la Seine ». C'était donner au pont sa pleine signification.

Par le second, nous proposons que la T.V.A. sur les dépenses d'investissement ainsi que sur les voies routières afférentes soit reversée au concessionnaire en vue de diminuer le prix des péages - je dis bien : diminuer - du futur pont et du pont de Tancarville afin que, dans un délai de quinze ans, le passage sur les deux ponts soit gratuit. Nous avons prévu, pour gager cet amendement, l'instauration d'une taxe sur les opérations de bourse.

Faut-il rappeler que le pont de Tancarville, mis en service en 1959, est amorti ? Les fonds recueillis depuis lors auraient dû servir à diminuer le prix des péages ; mais cela n'a pas été le cas.

Dans la proposition de loi, il est proposé d'utiliser les fonds dégagés du pont de Tancarville pour financer la construction du nouveau pont de Normandie.

Cela paraît injuste, pour deux raisons.

Tout d'abord, le pont de Normandie, et celui de Tancarville sont des ouvrages à vocation régionale, et même nationale si l'on considère le rôle du port du Havre et de sa région. Il serait donc légitime que l'Etat participe au financement, et c'est ce que nous proposons par le mécanisme de remboursement de la T.V.A. au concessionnaire.

Ensuite, il est injuste que les péages subis au pont de Tancarville par les usagers servent à financer le nouveau pont. Le principe de la gratuité des ouvrages d'art reliés au réseau des routes nationales ou départementales serait une nouvelle fois mis en cause, comme c'est le cas pour plusieurs autres franchissements, notamment celui qui relie Oléron au continent, en dépit, d'ailleurs, des jugements du Conseil d'Etat à ce sujet.

C'est pourquoi, nous proposons de fixer le principe d'une baisse progressive des tarifs jusqu'à la gratuité au bout de quinze ans pour le pont de Tancarville, comme pour celui de Honfleur.

Le Gouvernement pouvait reprendre les dispositions des deux amendements refusés à son compte car il n'était pas obligé, comme nous, de les gager.

M. le ministre n'a, en outre, pas répondu aux questions que nous avons posées au sujet de l'engagement de l'Etat concernant particulièrement la réalisation des accès routiers.

Avant de dire quel sera notre vote, je voudrais répondre à l'humanisme facile de l'auteur de la proposition de loi et du dernier intervenant.

M. Charles Revet. Merci !

M. Georges Hage. On a évoqué la splendeur des techniques. Les techniques humaines, c'est vrai, défient l'impossible et, par cette recherche du défi à l'impossible, la réalisation devient ouvrage d'art.

Nous n'ignorons pas que, en ce domaine comme dans d'autres, on ne se pose que les problèmes qu'on est capable de résoudre. C'est le cas du futur pont dit « de Honfleur » ou « de Normandie ». Mais cet humanisme-là est facile ! Il est connu ! La question demeure : qui paiera ? Pour n'être pas moins humanistes que vous, bien au contraire, nous posons les conditions réelles de l'humanisme de notre temps. Qui donc paiera ?

M. Michel Hamaide. L'usager !

M. Georges Hage. En conclusion, je rappellerai que nous avons dit notre accord de principe sur la construction du pont mais, l'Etat n'assumant pas ses responsabilités et les usagers étant appelés à supporter les conséquences du désengagement de celui-ci, le groupe communiste s'abstiendra.

M. Pierre Mauger. Le texte sera voté quand même !

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

M. Joseph Menga. Je ne reviendrai pas sur les arguments que j'ai développés assez longuement.

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. Joseph Menga. Ils tendaient à expliquer la position du groupe socialiste, que je pourrais résumer ainsi : nous avons pris nos responsabilités et nous avons accepté le principe de la construction du pont de Normandie.

M. Charles Revet. Parfait !

M. Pierre Mauger. Vous êtes des collectivistes et nous sommes des libéraux, c'est toute la différence !

M. François Loncle. Taisez-vous donc !

M. le président. Monsieur Mauger, ...

M. Pierre Mauger. Je dis la vérité !

M. le président. Là n'est pas la question ! Vous n'avez pas la parole.

M. Jean Beauffila. Toutes les vérités ne sont pas bonnes à dire !

M. le président. Poursuivez, monsieur Menga.

M. Joseph Menga. Nous avons déposé trois amendements, dont deux portant articles additionnels. Ceux-ci permettraient de prémunir ceux qui vont payer, c'est-à-dire les usagers havrais, contre un certain nombre de risques consécutifs à un dérapage des prix qui pourrait intervenir si le pari était perdu.

Nous regrettons que ces amendements de sagesse n'aient pas été retenus par la majorité de cette assemblée.

C'est la raison pour laquelle, tout en acceptant le principe du pont « de Honfleur » ou « de Normandie », ...

M. Charles Revet. Voilà toute l'ambiguïté socialiste !

M. Joseph Menga. ... nous ne pourrions pas voter un texte qui écarte avec mépris, je le dis avec gravité, ...

M. Pierre Mauger. Que va-t-on devenir ?

M. Joseph Menga. ... les amendements que nous avons déposés et qui tendaient à assurer une transparence, une meilleure concertation, une meilleure information des usagers, bref, qui répondaient aux principes mêmes de la démocratie.

M. Pierre Mauger. Vous faites les saintes nitouches !

M. Michel d'Ornano. Il faut dire que leur position n'est pas facile à expliquer.

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

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi qui, après le rejet des articles additionnels, se limite à l'article unique.

M. Georges Hage. Le groupe communiste s'abstient.

(L'ensemble de la proposition de loi est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures trente-cinq, est reprise à onze heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

2

PROFESSION DE GÉOMÈTRE-EXPERT

Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à garantir le libre exercice de la profession de géomètre-expert (nos 99, 793).

La parole est à M. Jean-Paul Charlé, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, mesdames et messieurs, je m'efforcerai d'être aussi concis que possible, afin que la séance puisse être levée vers treize heures.

Avec ce texte concernant les géomètres-experts, nos objectifs sont au nombre de deux : offrir aux propriétaires et futurs propriétaires de biens fonciers des garanties de compétence de la part de ceux qui délimitent ces biens ; favoriser - toujours dans l'intérêt du public - le développement économique de la profession et la libre concurrence.

Nous avons donc trois tâches à remplir aujourd'hui :

Premièrement, abroger l'article 9 de la loi 85-1408 qui s'est révélé être un remède pire que le mal : depuis 1985, ce sont les activités « à titre spécial » qui sont protégées par des sanctions pénales, et non plus les activités habituelles ;

Deuxièmement, nous devons amender la proposition de loi n° 286 adoptée par le Sénat pour combler un vide juridique.

Enfin, nous devons modifier au fond les dispositions de la loi de 1946 qui ne peuvent qu'être la source de conflits et qui ne sont pas conformes à la législation européenne.

Les propositions de modification que j'ai faites à la commission sont - je tiens à le signaler du haut de cette tribune - le fruit de nombreuses réunions de travail avec l'ensemble des professionnels concernés ainsi qu'avec les membres du Gouvernement. Il est important de savoir qu'elles ont recueilli l'accord de tous les participants.

La commission a donc adopté l'ensemble de ces amendements, en les modifiant un peu. Cependant je déposerai à titre personnel un amendement à l'article 2 tendant à revenir au texte initial, toujours avec l'accord des professionnels et du Gouvernement. J'en expliquerai les raisons le moment venu.

Nous aurons ainsi entre les mains de quoi garantir la compétence de ceux auxquels recourent les propriétaires et futurs propriétaires, mais aussi arrêter les conflits entre géomètres et topographes sans en créer d'autres.

Enfin, nous nous mettrons en conformité avec la loi européenne.

Mesdames, messieurs, il est temps de donner aux professionnels les moyens juridiques de travailler et d'aller en la matière le plus vite possible.

M. le président. M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés opposent la question préalable, en vertu de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Philippe Bassinet.

M. Philippe Bassinet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. le rapporteur a fait vite. Pour autant, il ne faudrait pas que ce débat soit escamoté, car l'importance du sujet, la passion qu'il a soulevée, le nombre de réunions qu'il a nécessité nous obligent à nous pencher sérieusement sur cette question, même si, par égard pour l'Assemblée, je veux bien tenter de raccourcir mon propos.

Pourquoi le groupe socialiste a-t-il estimé nécessaire d'opposer la question préalable ? Parce que, à notre sens, il n'y a pas lieu à délibérer.

La proposition de loi qui a été déposée au Sénat par MM. Jacques Mossion, Jean Colin et Roger Boileau, adoptée par la Haute assemblée, transmise ensuite à l'Assemblée nationale, inscrite à notre ordre du jour, est effectivement d'origine parlementaire et nous pourrions nous féliciter de la voir venir en discussion devant notre Assemblée.

Cette proposition de loi vise à garantir le libre exercice de la profession de géomètre-expert, du moins si l'on en croit son intitulé. Elle a été déposée sur le bureau de la Haute assemblée le 9 janvier 1985. Nous risquons d'en perdre de vue la rédaction, en raison des multiples dépôts d'amendements émanant soit du rapporteur - et M. Charié vient de nous indiquer qu'il comptait en déposer un nouveau -, soit de la commission, soit de la majorité. Pourtant le texte en discussion est simple, et même lapidaire. C'est un article unique qui s'énonce ainsi : « L'article 9 de la loi n° 85-1408 du 30 décembre 1985 portant amélioration de la concurrence est abrogé. »

Le rapprochement de ces deux dates : celle de la promulgation de la loi : le 30 décembre 1985, et celle du dépôt de cette proposition de loi ; le 9 janvier 1986, appelle la réflexion suivante : quelle hâte ! quel laps de temps raccourci à l'extrême ! L'exercice de la profession de géomètre-expert était-il en danger ? Quelle turpitude socialiste fallait-il encore clouer au pilori, mettre à l'index pour que, aussi vite, quelques membres de la majorité de la Haute assemblée entreprennent de modifier un texte de loi qui venait d'être promulgué ? Ils ne pouvaient d'ailleurs se targuer de quelque inconstitutionnalité de l'article 9 de la loi du 30 décembre 1985, puisque, aussi bien - et j'y reviendrai -, le Conseil constitutionnel, saisi par des députés et par des sénateurs, avait déclaré conforme à la Constitution l'article en question ?

Ne s'agit-il pas en fait du monopole que veulent s'arroger les géomètres-experts au détriment des topographes ? Cela semble évident : au nom de la compétence et du savoir qu'ils seraient les seuls à détenir et que la loi consacrerait, les géomètres-experts se verraient réserver un monopole d'activité qui reviendrait, dans les faits, à priver les topographes du droit d'exercer leur profession.

Permettre à ces derniers d'exercer leur activité en toute légalité, mettre fin à un litige opposant deux professions depuis de nombreuses années, respecter la spécificité de l'une et de l'autre, voilà ce que permet la loi du 30 décembre 1985 ; voilà ce que la proposition de loi aujourd'hui en discussion veut abroger. Adopter cette dernière aboutirait à revenir à la situation antérieure, avec la multiplication des procès, la cascade des contentieux, l'exacerbation des oppositions et, à terme, l'interdiction de l'exercice de la profession pour les topographes.

Alors, monsieur le ministre, peut-être faut-il en revenir aux raisons qui avaient conduit le législateur de 1985 à revenir sur la loi du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts.

Les géomètres-experts et les topographes exercent une activité commune, qui consiste à mesurer les terrains, à en fixer les limites, à en dessiner les plans et à procéder à toutes les opérations techniques et études préalables à l'évaluation, la gestion ou la mutation des biens fonciers, c'est-à-dire à faire tous travaux de topographie. Mais les géomètres-experts ont

une spécificité, que nul ici ne cherche à nier : ils sont seuls qualifiés pour effectuer ces travaux lorsqu'ils ont pour but l'établissement de procès-verbaux ou de plans de bornage destinés à être annexés à des actes authentiques, judiciaires et administratifs : constats, états des lieux ou division de biens fonciers.

L'article 7 de la loi de 1946 punit des peines définies à l'article 259 du code pénal quiconque, sans être inscrit à l'ordre, effectue les opérations exécutées à titre habituel et principal par les géomètres-experts, y compris les relevés topographiques, alors que les sanctions ne devraient viser que les activités relevant spécifiquement de cette profession, c'est-à-dire le bornage des biens fonciers.

L'article 9 de la loi du 31 décembre 1985 a donc eu pour but de mettre fin à la multiplication des conflits entre l'ordre des géomètres-experts et les cabinets de topographes, en corrigeant ce qui est apparu comme une erreur matérielle dans la rédaction de l'article 7 de la loi de 1946.

Il y a eu indubitablement erreur matérielle, ainsi que le démontre l'avis du Conseil d'Etat relatif au contenu du monopole des géomètres-experts sur lequel je veux revenir, ainsi que le montre également l'avis du médiateur qui, en 1983, soulignait clairement qu'un conflit d'interprétation était né de la difficulté de définir si toutes les opérations tendant à l'établissement de documents topographiques étaient de la compétence exclusive de l'ordre ou si c'était seulement le cas de celles qui tendaient à déterminer le statut d'un bien foncier.

Ce qui est certain, c'est que l'arrêt de la Cour de cassation de 1968 a tranché en faveur de la première thèse, ce qui a entraîné la multiplication des actions en justice à l'initiative de géomètres-experts contre des cabinets privés de topographes pour atteinte au monopole de l'ordre. Les conséquences, nous les connaissons et, je les ai déjà évoquées, c'est généralement l'interdiction d'exercer puis la disparition des cabinets concernés.

Trente ans après, le Conseil d'Etat avait alors été appelé à se prononcer, à la demande du secrétaire d'Etat aux universités qui avait alors la responsabilité de ce champ d'activités et la tutelle de l'ordre, sur la question de savoir si la loi du 7 mai 1946 conférait aux géomètres-experts le monopole de l'établissement des plans joints aux demandes de permis de construire. Le 14 octobre 1975, il rendait son avis, signé de MM. Martin, président, Braibant, rapporteur et Thomas, secrétaire. Je ne vais pas le lire, mais simplement évoquer un commentaire lié à M. Rémy Lebrun, docteur en droit :

« ... Le Conseil d'Etat a été amené à estimer que le plan de situation et le plan de masse joints aux demandes de permis de construire n'entraient pas dans le monopole des géomètres-experts, tel qu'il est défini à l'article 2 de la loi du 7 mai 1946. Cet avis résulte d'une analyse des articles 1 et 2 de la loi du 7 mai 1946, très orientée par l'exposé de ses motifs, et se fonde non sur la nature intrinsèque des documents topographiques, mais sur leur objet.

« Malgré la concision du style du Conseil d'Etat, ...cet avis peut encore se résumer en trois propositions.

1) Les opérations prévues à l'article 2 de la loi du 7 mai 1946 ne relèvent du monopole du géomètre-expert que si elles ont pour objet d'apporter un soutien graphique aux actes touchant au statut de la propriété foncière, à son étendue, à son partage, à sa délimitation. »

2) Le permis de construire n'est pas un acte ayant pour objet de fixer le statut ou l'étendue d'un bien foncier, il est destiné à assurer le respect des règles de l'urbanisme.

3) Il en résulte que ni un plan de situation, ni un plan de masse, qui ont seulement pour but de renseigner l'administration, ne peuvent constituer les travaux relevant exclusivement du ministère du géomètre-expert. »

M. Lebrun précise, par ailleurs que la décision de la Cour de Cassation incriminée est « la conséquence d'un accident de génétique législative, source d'une malformation, accident dont la reconstitution est simple : le projet de loi, instituant l'ordre, déposé devant l'Assemblée nationale constituante le 15 janvier 1946, fut retiré de l'ordre du jour, à la demande du Gouvernement, le 4 avril 1946, jour où il devait être voté. De nouveau à l'ordre du jour le 11 avril 1946, il fut voté sans débat. La semaine qui s'écoula ne fut pas favorable à une sage protection pénale de la profession. Durant ce temps, les paragraphes 1 et 2 du projet initial furent complètement bouleversés tandis que l'article 7 du projet qui renvoyait assez

logiquement au paragraphe 1 de l'article demeura constant. Il en résulta un douloureux hiatus que, seule, une modification législative pourrait faire disparaître. »

Cette opinion, qui émane d'un expert reconnu, n'est que la traduction de l'avis du Conseil d'Etat. Elle est également confortée par l'avis rendu par M. Robert Fabre, alors médiateur, en 1983.

Je ne résiste pas à la nécessité de lire cet avis, car il éclaire particulièrement le débat :

« J'ai d'abord été convaincu qu'il existait un risque réel de voir l'ordre des géomètres-experts, se fondant sur la jurisprudence que vous contestez, refuser à de nouveaux topographes l'exercice de la profession de topographe.

« Quant aux arguments que vous développez contre cette thèse jurisprudentielle, ils me semblent difficiles à réfuter, les principaux de ces arguments étant les suivants.

« La thèse incriminée est fondée sur une interprétation grammaticalement erronée du 1^o de l'article 1^{er} de la loi n^o 46-492 du 7 mai 1946.

« Cette loi contient d'ailleurs une contradiction fondamentale : les sanctions pénales prévues en cas d'exercice illégal de la profession de géomètre-expert ne s'appliquent pas au domaine d'activités que la même loi a constituée en monopole du géomètre-expert.

« Cette contradiction s'explique aisément par la genèse de la loi. Les modifications profondes subies par le texte de l'article litigieux n'ont pas été répercutées à l'article traitant des sanctions.

« A la base du problème, il y a donc une erreur matérielle du législateur.

« Il ressort notamment de l'exposé des motifs du projet qui est devenu la loi de 1946, ainsi que du rapport de la commission compétente, que, dans l'esprit du Gouvernement comme dans celui du législateur, le monopole du géomètre-expert ne devait s'étendre qu'aux actes touchant au statut de la propriété foncière, cependant qu'était reconnue l'existence d'une profession de topographe exercée par des spécialistes.

« La topographie est une activité industrielle et commerciale. Elle ne saurait être assimilée à une profession libérale.

« Adopter la thèse incriminée conduirait à des conséquences paradoxales : le « monopole topographique » de l'ordre des géomètres-experts serait opposable aux services publics. S'il devait couvrir toute la topographie, toutes les études routières du génie civil, par exemple, entreraient dans le domaine réservé au géomètre-expert.

« Je suis donc persuadé - écrivait M. Robert Fabre - qu'il y a quelque chose à faire et sans tarder.

« Je ne pense pas cependant que nous puissions éviter un retour devant le Parlement pour une modification du texte de la loi du 7 mai 1946. »

Ce retour devant le Parlement a eu lieu. Mais il faudrait aussi, monsieur le ministre, se demander pourquoi, alors que les imperfections de la loi de 1946 étaient reconnues par tous, les procès n'ont commencé à surgir qu'en 1968 et se sont multipliés à partir de cette époque. N'y a-t-il pas corrélation entre la réduction des activités économiques, le nombre des géomètres-experts et le nombre des cabinets de topographes ? D'aucuns n'ont-ils pas voulu se réserver, pour eux seuls, l'exercice d'une profession dont l'extension avait cessé ? Sinon, pourquoi les topographes et les géomètres-experts auraient-ils exercé leur métier respectif sans qu'il y ait, pendant plus de vingt ans, le moindre litige ?

Comme le pensait M. Robert Fabre, après une longue période de négociations menées par les parties respectives sous la houlette de vos prédécesseurs, la loi de 1946 est retournée devant le Parlement. Et M. Portheault, s'exprimant ici même au nom du groupe socialiste, indiquait, le 2 octobre 1985 :

« J'évoquerai, pour conclure, la rectification d'une erreur matérielle contenue dans la loi de 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts. Les topographes, dont la profession n'est pas fermée, risquent, du fait de cette erreur, de se trouver dans l'incapacité d'exercer leur métier. Nous souhaitons vivement que la concertation entre les deux parties aboutisse. Il est clair que des formes modernes de cette profession de géomètre-topographe doivent exister. Nous suivons donc avec intérêt ce dossier et espérons qu'il sera bientôt traité. »

Le 6 décembre 1985, M. Malgras, rapporteur, indiquait en deuxième lecture, à la fin de son rapport sur le projet de loi portant amélioration de la concurrence :

« En complément, je présenterai une série d'amendements à la loi de 1946 créant l'ordre des géomètres-experts. En pre-

mière lecture, notre collègue Portheault avait souligné la nécessité de rectifier l'erreur matérielle qui s'était glissée dans cette loi, et qui risque de placer les topographes, dont la profession n'est pas fermée, dans l'impossibilité d'exercer leur profession. »

Et il ajoutait, évoquant la concertation prévue entre les deux professions :

« Cette concertation a eu lieu. Je rends hommage, dans cette affaire, aux collaborateurs du ministère de l'urbanisme, ainsi qu'au souci de dialogue des géomètres et des topographes. Mais les discussions ont échoué sur le problème de l'intégration des topographes à l'ordre des géomètres-experts. Nous le regrettons. Nous devons maintenant agir, et je proposerai un amendement pour régler le litige. D'autres amendements sont destinés à permettre la constitution de sociétés commerciales de géomètres-experts. »

Nous voici, monsieur le ministre, au terme de quarante ans d'avatars. Une erreur matérielle, reconnue aujourd'hui par tous, avait été commise à l'origine par le législateur. Pendant presque trente ans, personne ne s'en est prévalu, et les métiers tant de géomètre-expert que de topographe ont pu être exercés dans de bonnes conditions. Puis, les procès ont commencé à se multiplier lorsque l'activité économique s'est raréfiée. Le législateur est alors intervenu, au terme d'un processus de concertation, pour réparer l'erreur matérielle. Mais un an après, nous sommes saisis par le Sénat d'une proposition de loi tendant à revenir à la situation antérieure. Si l'on veut la fin du métier de topographe, monsieur le ministre, si l'on veut que les topographes ne puissent plus exercer leur profession, il faut le dire clairement !

A la fin de 1985, le Conseil constitutionnel avait été saisi par la minorité de l'époque qui, au terme d'un long développement, concluait ainsi sa demande d'annulation : « Au plan des principes, cet amendement supprime donc purement et simplement le monopole de l'activité principale des géomètres-experts considéré, depuis 1946, comme le fondement de cette profession pénalement protégée. »

Or, le Conseil constitutionnel, dans sa décision du 28 décembre 1985, a déclaré la loi portant amélioration de la concurrence conforme à la Constitution, considérant notamment « que les dispositions de l'article 9 qui réduisent le monopole des géomètres-experts en modifiant le champ de la protection pénale des activités relevant de cette profession ne sont pas dépourvues de tout lien avec les autres dispositions du projet de loi ; que, dès lors, elles pouvaient être introduites dans ce projet par voie d'amendement sans que soient méconnues les règles posées par les articles 39 et 44 de la Constitution ». »

Par conséquent, la modification introduite par le législateur en 1985 est parfaitement constitutionnelle ; elle porte uniquement sur le monopole des géomètres-experts, sans remettre en cause la profession elle-même.

Je viens d'évoquer la volonté de certains de se préserver de la concurrence dans un contexte économique difficile. Dès le changement de majorité, les géomètres-experts ont repris une proposition qu'ils avaient formulée antérieurement, à savoir l'intégration à l'ordre de certains topographes. Cette proposition paraît difficilement acceptable. Une étude de la chambre syndicale des topographes indique que la loi de 1985 avait eu pour conséquence d'annuler les poursuites engagées par l'ordre des géomètres-experts contre les entreprises de topographie et qu'elle avait ainsi parfaitement rempli son rôle. La chambre syndicale précise également qu'elle a défini des critères d'adhésion très stricts : dix ans de travail dont cinq à un poste de responsabilité, ou diplôme d'ingénieur après deux ans de pratique. L'adhésion est refusée aux techniciens ne répondant pas à ces critères. Mais les conditions posées pour une éventuelle intégration des topographes, membres de la chambre syndicale, à l'ordre des géomètres-experts ne permettraient pas à un topographe sur deux d'être intégré.

Par conséquent, c'est bien à l'extinction d'une profession, à une interdiction professionnelle au sens plein du terme que nous assisterions, si nous suivions la proposition de la Haute assemblée.

Monsieur le ministre, vous êtes membre d'un gouvernement qui porte aux nues le libéralisme économique ; votre majorité, très peu présente ce matin...

M. Jean-Paul Charié, rapporteur. Nous sommes plus nombreux que vous !

M. Philpps Bassinet. ...vante les vertus de la concurrence effrénée et sans entrave ; M. le rapporteur a affirmé il y a quelques instants qu'il fallait rétablir la libre concurrence : bref, nous sommes en plein paradoxe !

Vous prétendez interdire une activité professionnelle à ceux qui l'exercent déjà pour la réserver à une minorité protégée : nous nageons dans l'absurdité !

Les géomètres-experts sont compétents, nul ne le nie. Mais ont-ils le monopole de la compétence ? Les topographes en sont-ils dépourvus ? Le diplôme serait-il le seul critère reconnu de la compétence ? L'expérience professionnelle ne vaudrait-elle rien ? La formation acquise sur le terrain dans l'exercice d'un métier difficile devrait-elle être tenue pour nulle ou insuffisante ?

Monsieur le ministre, allez-vous souscrire à cette thèse ? Derrière un problème de formation et de promotion professionnelles, n'y a-t-il pas en filigrane la volonté de refuser toute promotion sociale à certains ?

C'est parce que le texte adopté en 1985 par notre assemblée répondait à la situation et parce que vous voulez revenir sur ses dispositions que nous estimons qu'il n'y a pas lieu à délibérer. Restons-en à la situation actuelle. Il n'y a plus de litiges entre topographes et géomètres-experts. Les uns et les autres sont protégés et ceux qui s'adressent tant aux uns qu'aux autres le sont également.

Monsieur le ministre, au moment où vous vous disposez à chanter encore une fois les vertus du libéralisme, vous allez introduire de fait une profession protégée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard César, inscrit contre la question préalable.

M. Gérard César. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, répondant au souhait formulé par M. le rapporteur Jean-Paul Charié en accord avec le Gouvernement, je ne développerai pas d'argumentation contre la question préalable de M. Bassinet. Cela ne nuira en rien à notre débat, compte tenu de la qualité du travail accompli par notre rapporteur après une très large concertation avec les géomètres-experts, les topographes et les experts fonciers agricoles.

Le groupe du R.P.R. s'opposera à la question préalable.

M. Guy Malandain. Ça, c'est argumenté !

M. le président. Je mets aux voix la question préalable opposée par M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés.

(*La question préalable n'est pas adoptée.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Porelli.

M. Vincent Porelli. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais d'abord rappeler la position de principe des députés communistes quant à l'exercice de la profession de géomètre-expert. C'est en effet une attitude constante qui fonde notre appréciation sur le texte que l'Assemblée nationale discute aujourd'hui.

Les ordres professionnels constitués par le régime de Vichy correspondent à une approche corporatiste hiérarchisée, destinée à discipliner étroitement l'activité de plusieurs professions libérales. Par définition, qu'il s'agisse des médecins, des architectes ou des géomètres-experts, ces ordres ont une dimension idéologique qui, plus que conservatrice, est réactionnaire. Depuis quarante ans, ils n'ont pas apporté aux professionnels concernés les garanties qu'ils en espéraient et que leur auraient beaucoup mieux assurées des organisations syndicales auxquelles chacun peut adhérer librement.

Par principe, les députés communistes sont donc contre l'existence d'un ordre des géomètres-experts ; ils sont pour que les géomètres topographes puissent exercer normalement tous les actes qui leur sont demandés, notamment par les collectivités locales.

En 1984, nous avons déposé une proposition de loi, n° 2151, tendant à la suppression de l'ordre des géomètres-experts et à l'organisation démocratique de la profession de géomètre topographe.

L'erreur matérielle commise à l'article 1^{er} de la loi du 7 mai 1946 n'avait pas simplifié les choses. En raison de cette loi, du règlement intérieur et du code des devoirs professionnels, tant dans leur forme juridique que dans leur

application, les possibilités de participation des travailleurs salariés à l'organisation de la profession se sont révélées à peu près nulles.

En faisant sienne une conception de l'organisation de la profession basée sur le profit au détriment de la satisfaction des besoins de la nation, l'ordre des géomètres a favorisé l'anarchie dans la réalisation des travaux.

En matière d'enseignement, la mainmise de l'ordre sur la quasi-totalité de la formation professionnelle, les freins mis à la création d'examens organisés sous la responsabilité de l'éducation nationale, le refus de reconnaître la validité de ces examens et leur intégration dans la grille hiérarchique professionnelle, l'absence de formation continue pour la quasi-totalité des salariés, tout cela démontre une conception de l'enseignement professionnel incompatible avec les besoins de la nation et les aspirations des salariés de la profession.

Ce bilan négatif appelle une refonte totale de l'organisation de la profession, passant par la suppression de l'ordre des géomètres-experts et son remplacement par un organisme possédant toutes les garanties de compétence et de service rendu indispensables à sa bonne intégration dans une société démocratique.

Pour orienter l'organisation de la profession vers la satisfaction des besoins, notre proposition de loi prévoyait :

L'organisation d'une gestion démocratique permettant une adaptation des statuts en fonction de l'évolution des besoins ;

Une incitation à la création d'entreprises réparties géographiquement en fonction des besoins ;

La possibilité de créer des unités de travail au service des collectivités régionales, intercommunales ou communales ;

L'intégration des entreprises existantes répondant aux critères d'admission ;

La possibilité, pour les salariés ayant fait preuve de leur compétence, de constituer des unités de production à l'intérieur desquelles tous les salariés seraient partie prenante ;

La garantie de la compétence et de la qualité du travail par la mise en place de structures de contrôle ;

Enfin, l'organisation d'une formation professionnelle adaptée sous l'égide de l'éducation nationale.

Cette organisation de la profession serait un premier pas vers la création d'un grand service public au service de la nation. Elle permettrait d'avancer vers un fonctionnement démocratique et pluridisciplinaire tendant à la mise sur pied d'un service topographique disposant d'une banque de données en relation avec les grandes administrations et les collectivités.

Seul ce grand service topographique serait en mesure de changer la situation actuelle de manière décisive. Cependant, sa mise en place ne pourra s'effectuer que par étapes, en fonction de ce qui peut être changé dans l'immédiat.

Le gouvernement précédent avait refusé d'inscrire cette proposition de loi à l'ordre du jour de l'Assemblée et force est de constater que le texte trop timide qu'il avait mis en place avec la loi du 30 décembre 1985 a ouvert la voie à la réaction qui a suivi.

Ce fut d'abord une proposition de loi votée au printemps 1986 par le Sénat, et qui n'avait qu'un objectif : rétablir tous les privilèges de l'ordre. Cette attitude a embarrassé le Gouvernement et sa majorité, qui ont essayé de trouver une solution moins rigide. Des négociations ont eu lieu, où l'ordre, pour pérenniser son existence, a effectivement accepté des compromis avec la chambre syndicale des géomètres, qui est une chambre patronale. Ainsi a été élaboré le texte dont nous discutons aujourd'hui.

Je le dis sans aucune polémique : il y a une contradiction dans l'attitude de ceux qui proclament leur attachement au libéralisme et à la concurrence et veulent en même temps rétablir un corporatisme qui date de Vichy.

M. Guy Malandain. Tout à fait !

M. Vincent Porelli. Ce sont les mêmes qui parlent de privatisation, de concurrence, du marché européen unifié de 1992, au nom duquel ils sont prêts à imposer tous les sacrifices aux travailleurs et à notre indépendance nationale, et qui défendent le corporatisme contre cette même concurrence. Mais sans doute la contradiction n'est-elle qu'apparente, car ce qui est déterminant, c'est toujours la recherche du profit dans la société capitaliste.

L'Assemblée nationale vient d'autoriser - seuls les communistes, hélas ! ont voté contre - la ratification d'un traité qui permet à un Hollandais de s'installer coiffeur en France sans diplôme, alors qu'un Français doit, ce qui est normal, être titulaire d'un C.A.P. Va-t-on, demain, autoriser une personne originaire d'un pays de la Communauté européenne à adhérer à l'ordre des géomètres-experts, alors que des Français exerçant depuis des années la profession de topographe ne pourront pas le faire ?

A travers ce problème, la droite révèle ses propres contradictions en n'arrivant pas à choisir entre deux organisations patronales.

Les communistes sont, eux, tout à fait à l'aise. S'il y a un domaine où nous sommes des partisans convaincus du libéralisme et de la concurrence, c'est bien celui-là puisque, à notre avis, le vrai moyen de résoudre complètement le problème c'est de supprimer l'organisation corporatiste de la profession.

Les députés communistes sont contre le texte voté au printemps de 1986 par la droite du Sénat et qui remettait en cause le progrès que constituait la loi du 30 décembre 1985. C'est le texte d'un groupe de pression. Nous sommes donc partisans du maintien de l'article 9 de la loi du 30 décembre 1985.

Pour autant, si un progrès réel peut être réalisé au bénéfice des topographes en réduisant le monopole des géomètres-experts, les députés communistes ne peuvent que l'examiner avec intérêt.

Dans cet esprit, le rapporteur, M. Charié, a fait une proposition intéressante, celle de modifier l'article 2 de la loi du 7 mai 1946 pour que le monopole des géomètres-experts soit limité aux plans et croquis fonciers annexés à des actes authentiques. Comme il n'y a pas d'obligation d'annexer ces plans, le champ ouvert à la concurrence entre les membres de l'ordre et les topographes reste large. C'est une avancée réelle. En revanche, nous restons naturellement réservés pour tout ce qui tend à pérenniser l'ordre des géomètres-experts lequel est prêt à faire la part du feu pour sauver son existence. Je pense notamment aux conditions exigées par le nouvel article 26 pour que les professionnels puissent s'inscrire à l'ordre.

En fin de compte, le texte n'est pas satisfaisant parce que l'esprit de profit l'emporte sur l'esprit de service public. Même si nous comprenons que les intéressés apprécient comme une avancée la nouvelle rédaction de l'article 2 de la loi de 1946, cet aspect nous paraît insuffisant pour porter une appréciation positive sur un texte qui perpétue un ordre professionnel en essayant de le rajeunir. C'est la raison pour laquelle le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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. Mesdames, messieurs les députés, la proposition de loi présentée aujourd'hui par votre rapporteur, M. Charié, répond à mes attentes, car elle permet de satisfaire aux trois exigences que s'est fixées le Gouvernement dans cette affaire.

Je rappelle à cet égard, particulièrement à M. Bassinet, que ce travail est le résultat d'une longue concertation menée par le rapporteur avec mon cabinet et mes services, ainsi qu'avec les représentants des différentes professions concernées, lesquelles ont toutes fait des concessions, ce dont je les remercie.

La première exigence satisfaite est la protection du consommateur. Dans un acte aussi essentiel que la définition des biens fonciers, il est indispensable que les Français aient la garantie que les professionnels auxquels ils font appel ont la qualification et les compétences requises.

M. Charles Revet. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La mission de service public a conduit le législateur à créer l'ordre des géomètres-experts par la loi du 7 mai 1946. Mais la protection du consommateur implique également - c'est l'autre point de l'équilibre - la nécessité de laisser jouer la libre concurrence.

M. Charles Revet. Bien sûr !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Il faut donc supprimer les monopoles abusifs. Ainsi tous les travaux topographiques qui ne sont pas directement liés à la définition des droits fonciers, tous les services aux particuliers qui relèvent de l'évaluation, de la gestion ou de l'aménagement des biens fonciers, doivent être ouverts à la concurrence, c'est-à-dire au libre exercice des compétences et de la compétitivité. Il y a donc là une définition claire de ce qui est ouvert à toutes les professions et de ce qui, d'après les textes, est réservé aux géomètres-experts.

M. Charles Revet. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La deuxième exigence est la préparation au marché européen, ce qui impose la nécessité de mettre le texte de 1946 en conformité avec les directives européennes. Il convient notamment de prévoir l'ouverture de la profession de géomètre-expert à tous les ressortissants de la Communauté économique européenne.

Il faut avoir conscience que la seule protection des professionnels français dans le marché européen sera la reconnaissance des diplômes hors de nos frontières et, réciproquement, l'exigence de diplômes équivalents pour l'ouverture du marché national. Les pays européens sont désormais engagés dans cette voie de la qualification professionnelle et il serait irréaliste que la France se tienne à l'écart de ce mouvement général.

M. Guy Malandain. Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je vous en prie, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Guy Malandain, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Guy Malandain. Monsieur le ministre, le projet dont vous parlez semble être non celui qui a été soumis à l'Assemblée nationale, mais celui qui en résulte du travail de la commission de la production et des échanges.

Je suis évidemment satisfait de vous entendre dire que le texte accepté par le Gouvernement au Sénat est mauvais, comme vient de le montrer mon ami Philippe Bassinet et que le travail accompli par la commission de la production et des échanges sous la houlette de son rapporteur, M. Charié, a permis de réaliser des progrès. Mais le texte qui en est sorti n'est pas celui du Gouvernement.

Je tiens donc à souligner qu'il est bien que le Gouvernement accepte enfin un texte venant du Parlement.

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Le texte que j'accepte aujourd'hui a été largement discuté. J'avais d'ailleurs très clairement indiqué au Sénat qu'il constituait une ouverture au débat et non une conclusion et qu'il fallait aller plus loin pour rechercher les éléments d'une synthèse.

Nous avons travaillé plusieurs semaines, plusieurs mois avec le Parlement pour obtenir cette synthèse en consultant toutes les professions, afin de répondre aux trois exigences dont je suis en train de parler. Je crois que nous sommes parvenus aujourd'hui à l'équilibre recherché.

La troisième exigence est celle du dialogue et du consensus des professionnels.

J'avais rappelé, lors du débat au Sénat, que le texte proposé par MM. les sénateurs Colin, Mossion et Boileau constituait une étape vers une nécessaire négociation. Je remercie M. Charié des efforts déployés pour que la négociation professionnelle permette, en coopération avec mes services et mon cabinet, de franchir l'étape ultime, celle de la production d'un texte qui recueille l'accord des parties.

Ainsi, la proposition de loi prévoit une double possibilité pour les professionnels qui ne sont pas des géomètres-experts : d'une part, des possibilités d'intégration à l'ordre leur sont offertes sous réserve qu'ils remplissent certaines conditions ; d'autre part, topographes et experts agricoles et forestiers pourront continuer à exercer librement leur activité dans le domaine qui restera soumis à la concurrence.

Cela vaut évidemment pour les géomètres-topographes qui pourraient réaliser des études, des documents topographiques, techniques et d'information géographique - selon la nouvelle version du deuxième paragraphe de l'article 1^{er} - mais cela est encore plus vrai pour les experts agricoles et fonciers, les experts forestiers, pour lesquels les amendements ne sauraient en aucune manière réduire le champ d'activité tel qu'il résultait de la loi du 7 mai 1946.

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Ce texte permet de mettre un terme au conflit qui, depuis de nombreuses années, a perturbé ces professions du fait de la rareté des offres sur le marché de l'emploi et de la concurrence qui y sévit. Le temps n'est plus aux poursuites judiciaires et aux combats corporatistes, mais à la préparation au marché unique européen, c'est-à-dire à l'effort pour la compétence et pour la compétitivité de tous les professionnels français. (Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Avant l'article unique

M. le président. M. Charlé, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Avant l'article unique, insérer l'article suivant :

« L'article 1^{er} de la loi n° 46-942 du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts est ainsi rédigé :

« Le géomètre-expert est un technicien exerçant une profession libérale qui, en son propre nom et sous sa responsabilité personnelle :

« 1° - réalise les études et les travaux topographiques qui fixent les limites des biens fonciers et, à ce titre, lève et dresse à toutes échelles et sous quelque forme que ce soit, les plans et les documents topographiques concernant la définition des droits attachés à la propriété foncière, tels que les plans de division, de partage, de vente et d'échange des biens fonciers, les plans de bornage ou de délimitation de la propriété foncière ;

« 2° - réalise les études, les documents topographiques, techniques et d'information géographique dans le cadre des missions publiques ou privées d'aménagement du territoire, procède à toutes opérations techniques ou études sur l'évaluation, la gestion ou l'aménagement des biens fonciers. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Cet amendement réécrit l'article 1^{er} de la loi de 1946. Le texte proposé pour l'article 2 de cette loi y fera référence pour définir la notion de monopole. Son premier paragraphe précise le champ d'activité sur lequel on s'appuiera pour définir le monopole et, par opposition, le deuxième paragraphe détermine notamment les activités de la libre concurrence.

Dans le premier paragraphe, les termes importants sont « réalise les études et les travaux topographiques qui fixent les limites des biens fonciers », car ils définissent sur quoi portera le monopole d'activité des géomètres-experts dont il sera question aux articles 2 et 7 de la loi. Cela correspond, comme l'a rappelé M. le ministre et comme je l'ai souligné dans mon intervention, à la nécessaire garantie de compétence dont les propriétaires et futurs propriétaires ont besoin.

Par opposition, le deuxième paragraphe détermine tout ce qui relève de la libre concurrence, c'est-à-dire les études, les documents topographiques, techniques et d'information géographique dans le cadre des missions publiques ou privées, les opérations techniques ou études sur l'évaluation, la gestion ou l'aménagement des biens fonciers. »

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Favorable !

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

M. Guy Malandain. J'ai demandé la parole contre cet amendement pour deux raisons. La première est que je ne suis pas sûr que nous soyons tout à fait sortis de l'ambiguïté qui existait dans la loi du 7 mai 1946 et la seconde tient à ce que vient de dire le rapporteur.

L'article 1^{er} A qui nous est proposé, définit bien, dans ses paragraphes 1 et 2, deux champs d'activité, mais tous deux correspondent à la définition du travail du technicien, c'est-à-dire à celui de géomètre-expert et l'on ne parle pas des topographes. Autrement dit, après avoir défini, dans ce premier article, le métier de géomètre-expert, on va préciser, petit à petit, dans des amendements qui vont venir en discussion, cette fonction : il faudra qu'il soit inscrit à l'ordre ; il devra, dans l'exercice d'une partie de ce que le rapporteur vient d'appeler le monopole, respecter les dispositions proposées pour l'article 1^{er} B pour ne pas subir les foudres prévues par le texte proposé pour l'article 7 de la loi de 1946 que nous examinerons tout à l'heure.

En fait on a repris le même cheminement que la loi du 7 mai 1946 en inversant simplement les 1 et 2 de l'article 1^{er} de cette loi et en en modifiant la rédaction. Je ne suis pas sûr qu'au fur et à mesure des années, les mêmes éléments qui ont provoqué les conflits actuels ne renaîtront pas avec ce texte.

La seconde raison de mon intervention tient au fait que M. le rapporteur a affirmé que le 1^{er} de l'article 1 A définit le champ du monopole. Je ne suis pas d'accord avec lui ! J'estime qu'il définit simplement un champ technique professionnel. Il ne s'agit d'un monopole que quand le champ technique professionnel défini dans ce 1 s'applique à l'établissement de procès-verbaux et de plans de bornage ou autres plans destinés à être annexés à des actes authentiques. Je ne voudrais pas que cette ambiguïté subsiste dans les débats de l'Assemblée, monsieur le rapporteur.

Il conviendrait donc que vous précisez votre position parce qu'il est inutile de refaire ou de modifier une loi tous les deux ans pour ne pas être plus clair. Je voudrais donc que vous reveniez sur vos paroles en disant que l'article 1^{er} A, 1 et 2, définit le champ de la profession de géomètre-expert et que seul l'article 1^{er} B qui modifie l'article 2 de la loi de 1946 définit le monopole des géomètres-experts lorsqu'ils sont adhérents à l'ordre. Sinon l'interprétation de vos propos pourrait continuer à créer des conflits ou être exploitée pour les alimenter.

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

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. J'apprécie, monsieur Malandain, que nous nous retrouvions sur cette volonté de supprimer toutes les sources possibles de conflits. C'est donc bien volontiers que je réaffirme encore plus clairement, si cela est possible, l'intérêt de la nouvelle rédaction de cet article 1^{er} A en sachant que c'est à l'article 1^{er} B que l'on parlera du monopole.

Certes, on aurait pu tout réécrire et placer le texte proposé pour l'article 2 par l'article 1^{er} B avant l'article 1^{er} de la loi de 1946. On aurait également pu remonter l'article 7 de cette loi juste après son article 2. On aurait pu tout refaire. Nous avons préféré essayer de travailler sur le fond sans tout modifier dans la forme.

Nous sommes donc partis du texte de la loi de 1946 pour réécrire son article 1^{er} en deux parties. Il est exact que nous avons ainsi actuellement deux dispositions qui correspondent à deux types d'activité dont le premier concerne les géomètres-experts : l'article 1^{er} vise les géomètres-experts et rien d'autre pour souligner au 1^o qu'ils réalisent « les études et les travaux topographiques qui fixent les limites des biens fonciers... » et au 2^o qu'ils réalisent « les études, les documents topographiques... »

Pour l'instant, c'est tout. Ensuite, le texte proposé pour l'article 2 s'appuyera sur le 1^o de l'article 1^{er} pour définir le monopole.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, nos 2, 10, 11 et 12, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 2, présenté par M. Charlé, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Avant l'article unique, insérer l'article suivant :

« L'article 2 de la loi n° 46-942 du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts est ainsi rédigé :

« Les personnes inscrites à l'ordre des géomètres-experts conformément aux articles 3 et 26 peuvent, seules, effectuer les travaux prévus au 1° de l'article 1^{er}, lorsque ces travaux ont pour but l'établissement des procès-verbaux, plans de bornage et autres plans destinés à être annexés à des actes authentiques.

« Toutefois, ces dispositions ne sont pas opposables aux services publics pour l'exécution des travaux qui leur incombent.

« Elles ne sont pas non plus opposables aux experts agricoles et fonciers et aux experts forestiers régis par la loi n° 72-565 du 5 juillet 1972 portant réglementation des professions d'expert agricole et foncier et d'expert forestier. »

Sur cet amendement, je suis saisi de deux sous-amendements, n° 19 et 24.

Le sous-amendement n° 19, présenté par M. Charié, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'amendement n° 2 :

« Peuvent seuls effectuer les travaux prévus au paragraphe 1° de l'article 1^{er}, les géomètres-experts inscrits à l'ordre, conformément aux articles 3 et 26. »

Le sous-amendement n° 24, présenté par M. Jacquemin, est ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'amendement n° 2. »

L'amendement n° 10, présenté par M. Masson, est ainsi rédigé :

« Avant l'article unique, insérer l'article suivant :

« L'article 2 de la loi n° 46-942 du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts est ainsi rédigé :

« Les personnes inscrites à l'ordre des géomètres-experts conformément aux articles 3 et 26 peuvent seules effectuer les travaux relevant de leur profession lorsque ces travaux ont pour but l'établissement des procès-verbaux, plans de bornage et autres plans destinés à être annexés à des actes authentiques. »

L'amendement n° 11, présenté par M. Masson, est ainsi rédigé :

« Avant l'article unique, insérer l'article suivant :

« Après l'article 2 de la loi n° 46-942 du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :

« Art. 2-1. Les dispositions de la présente loi définissant le champ du monopole des géomètres-experts ne sont pas opposables aux services publics pour l'exécution des travaux qui leur incombent. »

L'amendement n° 12, présenté par M. Masson, est ainsi rédigé :

« Avant l'article unique, insérer l'article suivant :

« Après l'article 2 de la loi n° 46-942 du 7 mai 1946 instituant l'ordre des géomètres-experts est inséré un article 2-2 ainsi rédigé :

« Art. 2-2. Les dispositions de la présente loi définissant le champ du monopole des géomètres-experts ne sont pas opposables aux experts agricoles et fonciers et aux experts forestiers régis par la loi n° 72-565 du 5 juillet 1972 portant réglementation des professions d'expert agricole et foncier et d'expert forestier. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Nous en venons à l'article 2 de la loi de 1946 qui va nous permettre de définir le monopole civil avant que, en modifiant son article 7, nous traitions de l'aspect pénal de ce monopole.

Je ne sais si les amendements de M. Masson seront défendus, car il n'était pas en commission pour le faire et celle-ci les a rejetés. Elle a préféré retenir le texte proposé par cet amendement n° 2 pour l'article 2 de la loi de 1946. Afin que les choses soient claires et pour gagner du temps, je souhaiterais, monsieur le président, défendre immédiatement le sous-amendement n° 19 que j'ai déposé à titre personnel.

M. le président. Je vous en prie !

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Ce sous-amendement tend à ce qu'il soit précisé dans le texte proposé pour l'article 2, qui va définir le champ civil du monopole des géomètres experts, que « peuvent seuls effectuer les travaux prévus au paragraphe 1° de l'article 1^{er}, les géomètres-experts inscrits à l'ordre conformément aux articles 3 et 26 ».

Cela revient à supprimer dans l'amendement présenté par la commission, toute référence aux documents annexés dans des actes authentiques, administratifs ou judiciaires.

Cette référence m'a paru inutile d'abord, parce qu'il est très clair que la nouvelle rédaction de l'article 1^{er}, que l'Assemblée vient d'adopter, délimite de façon suffisamment précise les études et travaux topographiques qui fixent les limites. Par ailleurs, cette référence aux documents annexés à des actes authentiques, judiciaires ou administratifs, ne correspond à aucune réalité.

Je comprends certes parfaitement le souci de mes collègues socialistes ou de mon collègue Jean-Louis Masson lesquels ont voulu reprendre cette référence qui figurait dans l'article 46. J'y avais moi-même songé il y a six, huit mois lorsque nous avons travaillé avec le Gouvernement et avec l'ensemble des professionnels sur cette possibilité de limiter le monopole aux documents annexés.

Mais comme nous avions le souci d'élaborer une loi applicable, c'est-à-dire réaliste, nous ne pouvions, notamment pour des raisons économiques, rendre obligatoire l'annexion de tels documents à des actes authentiques.

La commission n'a pas pu se prononcer sur mon sous-amendement, car je viens de le déposer.

M. le président. La parole est à M. Michel Jacquemin, pour défendre le sous-amendement n° 24.

M. Michel Jacquemin. La proposition de loi est, par rapport à la loi de 1946, au texte d'ouverture, notamment à l'égard des topographes. Mais elle ne restreint pas le champ d'intervention des experts agricoles, experts fonciers, experts forestiers, puisque les possibilités d'exercer, au titre du 2° de l'article 1^{er}, demeurent intégralement dans le cadre de la concurrence s'agissant de l'évaluation, de la gestion et de l'aménagement des biens fonciers.

Le premier alinéa de l'article 1^{er} de la loi de 1946 délimite le champ d'une compétence spécifique attribuée à la profession des géomètres-experts qui disposent d'ailleurs d'une formation spécialisée à cet effet. Je préciserai que cette définition n'a fait l'objet d'aucune contestation de la part des professions d'experts agricoles et fonciers et d'experts forestiers.

M. le président. La parole est à M. Gérard César, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Gérard César. M. Masson m'a demandé de présenter cet amendement à sa place. Ce faisant, je souhaite que M. le ministre puisse nous apporter quelques précisions complémentaires à celles qu'il a données dans son exposé liminaire en ce qui concerne le statut des experts fonciers agricoles.

L'activité des experts fonciers agricoles consiste à estimer et à conseiller. Ces experts sont au cœur des affaires concernant les biens, et, en particulier, les biens ruraux. Ils connaissent tous les problèmes, en particulier ceux qui concernent les héritages et donc les partages. Ils établissent des états des lieux ou des plans de gestion. Il leur faut donc différencier, délimiter, dans certains cas, faire des graphiques.

Ils sont également obligés d'avoir une bonne connaissance agronomique, que beaucoup de personnes, hélas, n'ont pas, M. le ministre le sait bien !

Ces femmes et ces hommes ont une bonne connaissance du terrain, le sens du possible et du raisonnable qui caractérise les experts fonciers agricoles.

Je voudrais donc, monsieur le ministre, que vous nous précisiez, une fois encore mais, peut-être, avec plus de force, que la loi de 1946 et la loi de 1972 s'appliquent bien aux experts fonciers agricoles, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas concernés par la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui et que leur statut demeure inchangé.

Telle est la précision que je souhaiterais obtenir en soutenant l'amendement de M. Masson.

M. le président. Les amendements nos 11 et 12 ne sont pas défendus.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 et les sous-amendements n°s 19 et 24 ainsi que sur l'amendement n° 10 ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Le Gouvernement est favorable à l'amendement présenté par le rapporteur, ainsi qu'au sous-amendement présenté par M. Charlé, lesquels donnent au texte sa solidité.

Pour répondre aux inquiétudes de M. César, je répète très clairement qu'il n'est pas question de revenir sur le champ d'activité des experts agricoles et fonciers et des experts forestiers. Je rappelle à cet égard qu'ils sont protégés par des dispositions réglementaires qui leur sont propres, à savoir la loi du 5 juillet portant réglementation des professions d'experts agricoles et fonciers et d'experts forestiers.

M. Charles Revet. Très bien !

M. Gérard César. Merci, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Par ailleurs, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 10 présenté par M. Masson et favorable au sous-amendement n° 24 présenté par M. Jacquemin.

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

M. Jean-Paul Charlé, rapporteur. Monsieur le président, je veux revenir sur le sous-amendement n° 24 présenté par M. Jacquemin, qui soulève le problème des experts agricoles et fonciers et des experts forestiers.

J'ai souhaité ce débat afin que l'on définisse clairement dans le *Journal officiel*, en vue de la constitution de la jurisprudence, ce qu'est le monopole des géomètres-experts et que ne surgissent pas de nouveaux conflits avec les experts agricoles et fonciers et les experts forestiers.

La réalisation des études et des travaux topographiques qui fixent les limites des biens fonciers au 1^{er} alinéa de l'article 1^{er} A et qui constituent l'essentiel du monopole réservé aux géomètres-experts ne doit pas gêner l'activité spécifique des experts agricoles et fonciers, qui, dans le cadre de leurs évaluations, sont obligatoirement amenés à fixer des limites. Il faut leur en laisser la possibilité.

Je tiens à préciser que c'est le vœu des géomètres-experts. Ils me l'ont fait savoir clairement : ils ne souhaitent pas, d'une manière ou d'une autre, entraver l'activité des experts agricoles et fonciers et des experts forestiers.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je vous rassure tout à fait à ce sujet : oui, ils peuvent naturellement procéder à l'établissement des plans nécessaires à leurs évaluations, mais, bien sûr, ces plans ne valent pas délimitation juridique des biens fonciers.

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

M. Guy Malandain. M. Charlé a essayé de me tromper. Nous en sommes bien revenus à la pagaille de la loi de 1946. M. Charlé, par son sous-amendement n° 19, dément ce qu'il m'avait affirmé précédemment, à savoir que le monopole des géomètres-experts serait bien défini à l'article 2 comme lié aux actes administratifs authentiques.

Du fait de son sous-amendement, les topographes, dont nous n'avons pas défini la profession, seraient à nouveau passibles des peines prévues à l'article 7 de la loi de 1946 pour exercice illégal de la profession de géomètre-expert.

Une telle disposition contredit la déclaration faite au Sénat par M. le ministre et nous ramène tout simplement à la loi du 7 mai 1946.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je voudrais simplement dire à M. Malandain que le paragraphe 2^o de l'article 1^{er} est très large, contrairement à la disposition correspondante du texte de 1946.

M. Guy Malandain. Raison de plus pour ne pas faire un monopole !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 19.

Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	565
Nombre de suffrages exprimés	565
Majorité absolue	283
Pour l'adoption	321
Contre	244

L'Assemblée nationale a adopté.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 24.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2, modifié par les sous-amendements adoptés.

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

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 10 devient sans objet.

La suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.

3

CHÔMAGE DE LONGUE DURÉE

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 15 juin 1987.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions, restant en discussion, du projet de loi modifiant le code du travail et relatif à la prévention et à la lutte contre le chômage de longue durée.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le mardi 16 juin 1987, vingt et une heures trente.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

4

ORDRE DU JOUR

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

Déclaration du Gouvernement sur la politique étrangère et débat sur cette déclaration.

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

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

LOUIS JEAN

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la 1^{re} séance

du mardi 16 juin 1987

SCRUTIN (N° 675)

sur le sous-amendement n° 19 de M. Jean-Paul Charié à l'amendement n° 2 de la commission de la production avant l'article unique de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à garantir le libre exercice de la profession de géomètre-expert (définition du monopole des géomètres-experts sans référence à la notion d'actes authentiques).

Nombre de votants 565
 Nombre des suffrages exprimés 565
 Majorité absolue 283

Pour l'adoption 321
 Contre 244

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (214) :

Contre : 209.

Non-votants : 5. - MM. Hubert Guuze, Michel Lambert, Christian Nucci, André Pinçon et Michel Rocard.

Groupe R.P.R. (158) :

Pour : 154.

Non-votants : 4. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, Jean-Pierre Delalande, Daniel Goulet et Michel Renard.

Groupe U.D.F. (130) :

Pour : 130.

Groupe Front national (R.N.) (33) :

Pour : 33.

Groupe communiste (35) :

Contre : 35.

Non-inscrits (7) :

Pour : 4. - MM. Daniel Bernardet, Bruno Chauvierre, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Non-votants : 3. - MM. Robert Borrel, Yvon Briant, Philippe de Villiers, membre du Gouvernement.

Ont voté pour

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
 Allard (Jean)
 Alphandéry (Edmond)
 André (René)
 Arrighi (Pascal)
 Aubergier (Philippe)
 Aubert (Emmanuel)
 Aubert (François d')
 Audinot (Gautier)
 Bachelet (Pierre)
 Bachelot (François)
 Baeckeroot (Christian)
 Barate (Claude)
 Barbier (Gilbert)
 Bardet (Jean)
 Barnier (Michel)
 Barre (Raymond)
 Barrot (Jacques)
 Baudis (Pierre)

Baumel (Jacques)
 Bayard (Henri)
 Bayrou (François)
 Beaujean (Henn)
 Beaumont (René)
 Bécam (Marc)
 Bechter (Jean-Pierre)
 Bégault (Jean)
 Béguet (René)
 Benoit (René)
 Benouville (Pierre de)
 Bernard (Michel)
 Bernardet (Daniel)
 Bernard-Reymond (Pierre)
 Besson (Jean)
 Bichet (Jacques)
 Bigeard (Marcel)
 Birraux (Claude)

Blanc (Jacques)
 Bleuler (Pierre)
 Blot (Yvan)
 Blum (Roland)
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
 Bollengier-Stragier (Georges)
 Bompard (Jacques)
 Bonhomme (Jean)
 Borotra (Franck)
 Bourg-Broc (Bruno)
 Bousquet (Jean)
 Mme Boutin (Christine)
 Bouvard (Lofc)
 Bouvet (Henri)
 Branger (Jean-Guy)
 Brial (Benjamin)

Briane (Jean)
 Brocard (Jean)
 Brochard (Albert)
 Bruné (Paulin)
 Bussereau (Dominique)
 Cabal (Christian)
 Caro (Jean-Marie)
 Carré (Antoine)
 Cassabel (Jean-Pierre)
 Cavallé (Jean-Charles)
 Cazalet (Robert)
 César (Gérard)
 Ceyrac (Pierre)
 Chaboche (Dominique)
 Chambrun (Charles de)
 Chamougon (Edouard)
 Chantelat (Pierre)
 Charbonnel (Jean)
 Charié (Jean-Paul)
 Charles (Serge)
 Charroppin (Jean)
 Charron (Jacques)
 Chasseguet (Gérard)
 Chastagnol (Alain)
 Chauvierre (Bruno)
 Chollet (Paul)
 Chometon (Georges)
 Claisse (Pierre)
 Clément (Pascal)
 Cointat (Michel)
 Colin (Daniel)
 Colombier (Georges)
 Corréze (Roger)
 Couanau (René)
 Couepel (Sébastien)
 Cousin (Bertrand)
 Couturier (Roger)
 Couve (Jean-Michel)
 Couveinhes (René)
 Cozan (Jean-Yves)
 Cuq (Henri)
 Daillet (Jean-Marie)
 Dalbos (Jean-Claude)
 Debré (Bernard)
 Debré (Jean-Louis)
 Debré (Michel)
 Dehaine (Arthur)
 Delatre (Georges)
 Delattre (Francis)
 Delevoye (Jean-Paul)
 Delfosse (Georges)
 Delmar (Pierre)
 Demange (Jean-Marie)
 Demuyneck (Christian)
 Deniau (Jean-François)
 Deniau (Xavier)
 Deprez (Charles)
 Deprez (Léonce)
 Dermaux (Stéphane)
 Desanlis (Jean)
 Descaves (Pierre)
 Devédjian (Patrick)
 Dhinnin (Claude)
 Diebold (Jean)
 Diméglio (Willy)
 Domenech (Gabriel)
 Dominati (Jacques)
 Dousset (Maurice)
 Drut (Guy)
 Dubemard (Jean-Michel)
 Dugoin (Xavier)

Durand (Adrien)
 Durieux (Bruno)
 Durr (André)
 Ehrmann (Charles)
 Falala (Jean)
 Fanton (André)
 Farran (Jacques)
 Féron (Jacques)
 Ferrand (Jean-Michel)
 Ferrari (Gratien)
 Fèvre (Charles)
 Fillon (François)
 Fossé (Roger)
 Foyer (Jean)
 Frédéric-Dupont (Edouard)
 Freulet (Gérard)
 Fréville (Yves)
 Fritch (Edouard)
 Fuchs (Jean-Paul)
 Galley (Robert)
 Gantier (Gilbert)
 Gastines (Henri de)
 Gaudin (Jean-Claude)
 Gaille (Jean de)
 Geng (Francis)
 Gengenwin (Germain)
 Ghysel (Michel)
 Giscard d'Estaing (Valéry)
 Goasduff (Jean-Louis)
 Godefroy (Pierre)
 Godfrain (Jacques)
 Gollnisch (Bruno)
 Gonelle (Michel)
 Gorse (Georges)
 Gougy (Jean)
 Grignon (Gérard)
 Gnotteray (Alain)
 Grussenmeyer (François)
 Guéna (Yves)
 Guichard (Olivier)
 Guichon (Lucien)
 Haby (René)
 Hamaide (Michel)
 Hannon (Michel)
 Mme d'Harcourt (Florence)
 Hardy (Francis)
 Hart (Joël)
 Herlory (Guy)
 Hersant (Jacques)
 Hersant (Robert)
 Holoindre (Roger)
 Houssin (Pierre-Rémy)
 Mme Hubert (Elisabeth)
 Hunault (Xavier)
 Hyst (Jean-Jacques)
 Jacob (Lucien)
 Jacquat (Denis)
 Jacquemin (Michel)
 Jacquot (Alain)
 Jalkh (Jean-François)
 Jean-Baptiste (Henry)
 Jeandon (Maurice)
 Jegou (Jean-Jacques)
 Julia (Didier)
 Kasperreit (Gabriel)
 Kerguéris (Aimé)
 Kiffer (Jean)
 Klifa (Joseph)

Koehl (Emile)
 Kuster (Gérard)
 Labbé (Claude)
 Lacarin (Jacques)
 Lachenaud (Jean-Philippe)
 Laffeur (Jacques)
 Lamant (Jean-Claude)
 Lamassoure (Alain)
 Lauga (Louis)
 Legendre (Jacques)
 Legras (Philippe)
 Le Jaouen (Guy)
 Léonard (Gérard)
 Léontieff (Alexandre)
 Le Pen (Jean-Marie)
 Lepercq (Arnaud)
 Ligot (Maurice)
 Limouzy (Jacques)
 Lipkowski (Jean de)
 Lorenzini (Claude)
 Lory (Raymond)
 Louet (Henri)
 Mamy (Albert)
 Mancel (Jean-François)
 Maran (Jean)
 Marcellin (Raymond)
 Marcus (Claude-Gérard)
 Marlière (Olivier)
 Martinez (Jean-Claude)
 Marty (Elie)
 Masson (Jean-Louis)
 Mathieu (Gilbert)
 Mauger (Pierre)
 Maujoudan du Gasset (Joseph-Henn)
 Mayoud (Alain)
 Mazeaud (Pierre)
 Médecin (Jacques)
 Mégret (Bruno)
 Mesmin (Georges)
 Messmer (Pierre)
 Mestre (Philippe)
 Micaux (Pierre)
 Michel (Jean-François)
 Millon (Charles)
 Miossec (Charles)
 Montastruc (Pierre)
 Montesquiou (Aymeri de)
 Mme Moreau (Louise)
 Mouton (Jean)
 Moyné-Bressand (Alain)
 Narquin (Jean)
 Nenou-Pwataho (Maurice)
 Nungesser (Roland)
 Ornano (Michel d')
 Oudot (Jacques)
 Paccou (Charles)
 Paecht (Arthur)
 Mme de Panafieu (Françoise)
 Mme Papon (Christiane)
 Mme Papon (Monique)
 Parent (Régis)
 Pascalon (Pierre)
 Pasquini (Pierre)
 Pelchat (Michel)
 Perben (Dominique)
 Perbet (Régis)

Perdomo (Ronald)
Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Péricard (Michel)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyron (Albert)
Mme Piat (Yann)
Pinte (Etienne)
Poniatowski
(Ladislas)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Poujade (Robert)
Prémaunt (Jean de)
Proriot (Jean)
Raoult (Eric)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Richard (Lucien)
Rigaud (Jean)
Roatta (Jean)

Robien (Gilles de)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Roussel (Jean)
Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)
Rufenacht (Antoine)
Saint-Ellier (Francis)
Salles (Jean-Jack)
Savy (Bernard-Claude)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Séguela (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Stibois (Jean-Pierre)

Taugourdeau (Martial)
Tenailon (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)
Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)
Tranchant (Georges)
Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)
Virapoullé (Jean-Paul)
Vivien (Robert-André)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)
Wagner (Georges-Paul)
Wagner (Robert)
Weisenhorn (Pierre)
Wiltzer (Pierre-André)

Mme Jacquaint
(Muguette)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jarosz (Jean)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Jourmet (Alain)
Joxe (Pierre)
Kuczeida (Jean-Pierre)
Labarrère (André)
Laborde (Jean)
Lacombe (Jean)
Laignel (André)
Lajoie (André)
Mme Lalumière
(Catherine)
Lambert (Jérôme)
Lang (Jack)
Laurain (Jean)
Laurisergues
(Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Baill (Georges)
Mme Lecuir (Marie-
France)
Le Déaut (Jean-Yves)
Ledran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)
Le Garrec (Jean)
Lejeune (André)
Le Meur (Daniel)
Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Leonetti (Jean-
Jacques)
Le Pensec (Louis)
Mme Leroux (Ginette)
Leroy (Roland)
Loncle (François)
Louis-Joseph-Dogué
(Maurice)
Mahtés (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)
Marchais (Georges)

Marchand (Philippe)
Margnes (Michel)
Mas (Roger)
Mauroy (Pierre)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Mercieca (Paul)
Mercaux (Louis)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-Pier-
re)
Mitterrand (Gilbert)
Montdargent (Robert)
Mme Mora
(Christiane)
Moulinet (Louis)
Moutoussamy (Ernest)
Nallet (Henri)
Natiez (Jean)
Mme Neiertz
(Véronique)
Mme Nevoux
(Paulette)
Oehler (Jean)
Ortet (Pierre)
Mme Osselin
(Jacqueline)
Patriat (François)
Pénicaud
(Jean-Pierre)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)
Peyret (Michel)
Pezet (Michel)
Pierret (Christian)
Pistre (Charles)
Popereen (Jean)
Porelli (Vincent)
Portheault
(Jean-Claude)
Pourchon (Maurice)
Prat (Henri)
Proveau (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)

Quilès (Paul)
Ravassard (Noël)
Reyssier (Jean)
Richard (Alain)
Rigal (Jean)
Rigout (Marcel)
Rimbault (Jacques)
Rodet (Alain)
Roger-Machart
(Jacques)
Mme Roudy (Yvette)
Roux (Jacques)
Saint-Pierre
(Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Sanmarco (Philippe)
Santrout (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)
Schreiner (Bernard)
Schwartzenberg
(Roger-Gérard)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Mme Stievenard
(Gisèle)
Stim (Olivier)
Strauss-Kahn
(Dominique)
Mme Sublet
(Marie-Joséphe)
Sueur (Jean-Pierre)
Tavernier (Yves)
Théaudin (Clément)
Mme Toutain
(Ghislainne)
Mme Trautmann
(Catherine)
Vadepied (Guy)
Vauzelle (Michel)
Vergès (Paul)
Vivien (Alain)
Wacheux (Marcel)
Welzer (Gérard)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

Ont voté contre

MM.

Adevah-Pouf
(Maurice)
Alfonsi (Nicolas)
Anciant (Jean)
Ansart (Gustave)
Asensi (François)
Auchédé (Rémy)
Auroux (Jean)
Mme Avice (Edwige)
Ayrault (Jean-Marie)
Badet (Jacques)
Balligand
(Jean-Pierre)
Bapt (Gérard)
Barailla (Régis)
Bardin (Bernard)
Barrau (Alain)
Barthe (Jean-Jacques)
Bartolone (Claude)
Bassinnet (Philippe)
Beaufils (Jean)
Bêche (Guy)
Bellon (André)
Belorgey (Jean-Michel)
Béregovoy (Pierre)
Bernard (Pierre)
Berson (Michel)
Besson (Louis)
Billardon (André)
Billon (Alain)
Bockel (Jean-Marie)
Bocquet (Alain)
Bonnemaison (Gilbert)
Bonnet (Alain)
Bonrepaux (Augustin)
Bordu (Gérard)
Borel (André)
Mme Bouchardeau
(Huguette)
Boucheron (Jean-
Michel) (Charente)
Boucheron (Jean-
Michel)
(Ille-et-Vilaine)
Bourguignon (Pierre)

Brune (Alain)
Mme Cacheux
(Denise)
Calmat (Alain)
Cambolive (Jacques)
Carraz (Roland)
Cartelet (Michel)
Cassaing (Jean-Claude)
Castor (Elié)
Cathala (Laurent)
Césaire (Aimé)
Chanfrault (Guy)
Chapuis (Robert)
Charzat (Michel)
Chauveau
(Guy-Michel)
Chénard (Alain)
Chevallier (Daniel)
Chevènement (Jean-
Pierre)
Chomat (Paul)
Chouat (Didier)
Chupin (Jean-Claude)
Clert (André)
Coffineau (Michel)
Colin (Georges)
Collomb (Gérard)
Colonna (Jean-Hugues)
Combrisson (Roger)
Crépeau (Michel)
Mme Cresson (Edith)
Darinet (Louis)
Dehoux (Marcel)
Delebarre (Michel)
Delehedde (André)
Derosier (Bernard)
Deschamps (Bernard)
Deschaux-Beaume
(Fredy)
Dessein (Jean-Claude)
Destrade (Jean-Pierre)
Dhaille (Paul)
Douyère (Raymond)
Drouin (René)
Ducoloné (Guy)

Mme Dufoix
(Georgina)
Dumas (Roland)
Dumont (Jean-Louis)
Dunieux (Jean-Paul)
Durupt (Job)
Emmanuelli (Henri)
Évin (Claude)
Fabius (Laurent)
Faugaret (Alain)
Faugier (Henri)
Fiterman (Charles)
Fleury (Jacques)
Florian (Roland)
Forgues (Pierre)
Fourné (Jean-Pierre)
Mme Frachon
(Martine)
Franceschi (Joseph)
Frèche (Georges)
Fuchs (Gérard)
Garmendia (Pierre)
Mme Gaspard
(Françoise)
Gaysot (Jean-Claude)
Germon (Claude)
Giard (Jean)
Giovannelli (Jean)
Mme Goeunot
(Colette)
Goumelon (Joseph)
Goux (Christian)
Gremetz (Maxime)
Grimont (Jean)
Guyard (Jacques)
Hage (Georges)
Hermier (Guy)
Hermu (Charles)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Hoarau (Elié)
Mme Hoffmann
(Jacqueline)
Huguet (Roland)
Mme Jacq (Marie)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

MM. Robert Borrel, Yvon Briant, Jean-Pierre Delalande, Daniel Goulet, Hubert Gouze, Michel Lambert, Christian Nucci, André Pinçon, Michel Renard et Michel Rocard.

Application de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 58-1099 du 17 novembre 1958 :

M. Philippe de Villiers.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Hubert Gouze, Michel Lambert, Christian Nucci, André Pinçon et Michel Rocard, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

