
JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(20^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mercredi 22 avril 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHARLES MILLON

1. **Retification du traité relatif à une liaison fixe transmanche. - Approbation de la concession relative à une liaison fixe transmanche. - Suite de la discussion de deux projets de loi (p. 571).**

Discussion générale commune (*suite*) :

MM. Charles Fèvre,
Rémy Auchédé,
Jean-Pierre Schenardi,
Guy Lengagne,
Léonce Deprez,
Bernard Derosier,
Pascal Clément,
René André,
Pierre Godefroy.

Clôture de la discussion générale commune.

Passage à la discussion des articles de chacun des deux projets de loi.

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

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

RATIFICATION DU TRAITÉ RELATIF A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE (p. 585)

Article unique (p. 585)

Explications de vote :

MM. Christian Baeckeroot,
Jean Le Garrec,
Yvan Blot.

Adoption, par scrutin, de l'article unique.

APPROBATION DE LA CONCESSION RELATIVE A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE (p. 587)

Articles 1^{er} et 2. - Adoption (p. 587)

Vote sur l'ensemble (p. 587)

Explication de vote : M. Pierre Ceyrac.

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

2. **Dépôt de projets de loi (p. 588).**

3. **Dépôt d'un projet de loi rejeté par le Sénat (p. 588).**

4. **Ordre du jour (p. 588).**

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES MILLON,
vice-président

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

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

Suite de la discussion de deux projets de loi

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

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

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

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale commune. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, monsieur le ministre chargé des transports, monsieur le ministre chargé des affaires européennes, mes chers collègues, pour la vingt-septième fois, l'ouvrage est remis sur le métier, mais cette fois-ci la liaison transmanche paraît bien engagée.

L'expérience d'hier sert sans nul doute celle d'aujourd'hui. Surtout les choses ont changé depuis la dernière tentative qui a échoué en 1975 : après beaucoup d'hésitations et de difficultés, la Grande-Bretagne est devenue membre à part entière de la Communauté économique européenne. Or la vitalité de celle-ci est fondée sur le développement des échanges et rien ne peut mieux y contribuer qu'une vraie relation terrestre commode et rapide.

De surcroît, en considérant le passé on mesure combien est devenu illusoire, sur le plan diplomatique comme sur le plan militaire, ce qui fut naguère le « splendide isolement » ou simplement l'esprit d'insularité de la Grande-Bretagne. Hier source de protection et refuge, ces caractéristiques multitenantes de notre voisin britannique sont devenues un frein, dans ce monde où la mondialisation des échanges, de l'économie, la compétitivité et la production sont plus que jamais des maîtres mots pour toute nation.

La France, pour sa part, en prise directe par des frontières terrestres avec ses voisins européens, dont elle a eu à subir les assauts de quelque-uns d'entre eux, ne s'est jamais déterminée sur les mêmes bases quant au lien fixe transmanche. Elle y a toujours été plus favorable, comme si l'entente cordiale du début du siècle n'avait pu être vraiment scellée que grâce à ce cordon ombilical physiquement rompu il y a des millénaires, mais plus que jamais nécessaire au resserrement des liens entre les deux pays.

Nous nous réjouissons donc, messieurs les ministres, de cette avancée significative que constituent le traité de Canterbury du 12 février 1986 et la concession unique quadripartite signée le 14 mars 1986. Le groupe U.D.F. ratifiera, comme on l'a dit, le traité et votera le projet de loi approuvant la concession.

Cela dit, ces actes nécessaires pour que le processus se poursuive et aboutisse à l'ouverture de l'ouvrage en 1993 ne doivent pas nous faire oublier les difficultés et la complexité de l'entreprise qui va voir se réaliser dans les années qui viennent l'un des plus grands chantiers que l'humanité ait jamais lancés depuis les travaux d'Hercule.

Je n'aborderai pas les problèmes liés à l'aménagement du territoire régional ni ceux liés à l'écologie locale ou aux incidences naturelles ou volontaristes sur l'économie du Nord et du Pas-de-Calais, voire d'autres régions, d'autres plus qualifiés que moi et plus proches du terroir en ont parlé et vont encore en parler. Je voudrais, messieurs les ministres, rappeler en me tenant à un niveau général, les défis auxquels s'attaque ce projet et qui constituent autant d'embûches et d'entraves que, pas à pas et avec persévérance, il va falloir encore lever.

Le premier défi est évidemment technique. La solution d'Eurotunnel est certainement la plus fiable techniquement, ce qui explique qu'elle ait été retenue de préférence à d'autres qui supposaient résolues des avancées technologiques telles qu'elles pouvaient faire douter des possibilités réelles de réaliser cet ouvrage.

Mais, tout en étant réaliste, la solution Eurotunnel reste un véritable pari. Quels sont les aléas que l'on n'a pas pu évaluer ou isoler ? Quelles en seront les conséquences sur l'évolution du chantier ? Que représentent ces aléas sur le coût ?

A cet égard, la marge de dépassement du coût évaluatif a été fixée à 20 p. 100. Or, comme le rappelle M. Pierre Mayer, membre de la commission intergouvernementale franco-britannique, « le projet est à haut risque avant sa mise en service ».

Je rappellerai que le coût définitif de certains grands ouvrages ou grands projets a été multiplié par deux ou trois au regard du coût initial. Les promoteurs sont confiants, faisons leur confiance et restons attentifs.

Le deuxième défi est d'ordre financier. L'ouvrage est entièrement privé, en investissement comme en exploitation. Les fonds publics n'interviennent pas et aucune garantie financière publique n'a été prévue. Il s'agit d'une formule originale et novatrice pour un projet aussi important. Elle est la plus hasardeuse mais elle était probablement nécessaire pour ne pas conduire, dès le départ, à des dérapages dont les finances publiques auraient fait les frais.

Cela étant, tout dépend des souscripteurs privés, dont on attend 7,5 milliards de francs de chaque côté de la Manche, et simultanément des prêteurs, qui devront verser 40 milliards de francs pour que le lien fixe transmanche soit mené à bonne fin.

Le taux de rentabilité annoncé, 17,5 p. 100 après impôt au lieu de 16 p. 100 prévus initialement, est sans doute de nature à donner confiance à ces investisseurs. Mais, qu'arrivera-t-il si le chantier s'arrête, si le concessionnaire ne dégage pas les fonds nécessaires, bref si, en cours de travaux, l'ouvrage doit être interrompu voire si, par la suite, des imprévus l'empêchent de fonctionner ?

Un groupe de travail de la commission des affaires économiques du Sénat vient d'adopter un rapport qui pose lucidement le problème. Il indique notamment que le principe de neutralité des finances publiques semble devoir être nuancé. L'affirmation de la non-intervention des fonds publics, estime ce rapport, est doublement ambiguë, d'une part, parce que les infrastructures d'accompagnement relèveront d'un financement public, d'autre part, parce que dans l'hypothèse, par exemple, d'une défaillance de l'investissement privé en cours de réalisation des travaux, il serait inconcevable que les gouvernements puissent se désintéresser ou observer la règle de neutralité financière en laissant inachevé un ouvrage en cours d'exécution. Ne faut-il pas considérer, conclut le rapport sur ce point, qu'il existerait une sorte de clause de garantie sous-jacente qui pourrait intervenir sous la pression des événements ?

Nous souhaitons, bien entendu, messieurs les ministres, que le problème soulevé par ce groupe de travail ne soit pas posé.

Le troisième défi concerne la position anglaise dont j'ai dit qu'elle avait opportunément évolué pour aboutir aux actes des 12 février et 14 mars 1986. Mais la procédure est longue et lourde en Grande-Bretagne. En outre, la Chambre des lords ne s'est pas encore déterminée et pourrait reporter sa décision si les risques de dissolution de la Chambre des communes se précisent.

Par ailleurs, les habitants du Kent vont aussi retarder une procédure qui a judicieusement prévu de ne rien omettre sur le plan de l'information et des consultations. Je rappellerai que 4 585 pétitions, demandes d'audition et requêtes ont été déposées à ce jour devant la commission d'enquête de la Chambre des communes. Il y a là quelque chose, je le reconnais, qui peut paraître inquiétant mais finalement s'il y a autant de requêtes et de demandes d'audition c'est peut-être que le projet est crédible car je rappelle qu'en 1975 ce sont seulement 85 demandes et requêtes qui avaient été déposées.

Ajoutons la campagne déclenchée par les compagnies maritimes, sans doute atténuée depuis le malheureux et tragique accident du car-ferry de la compagnie Townsend-Thoresen, mais qui prendra peut-être d'autres formes avec d'autres arguments.

D'autres problèmes plus limités et moins difficiles à résoudre restent posés : les problèmes techniques liés au passage en douane et aux formalités de police, les accords avec les chemins de fer français et britanniques dont on a appris hier les points de blocage, notamment sur le péage.

Il ne serait pas convenable, messieurs les ministres, que le droit de péage soit trop lourd car cela reviendrait à remettre en cause le principe de financement privé sur lequel les projets aujourd'hui discutés sont fondés. Je rappelle notamment que la S.N.C.F. perçoit 37 milliards de francs de concours financiers de l'Etat. Il ne serait pas normal que par ce péage elle finance le tunnel sous la Manche, quelles que soient les considérations qui s'y attachent.

Parmi les autres problèmes, figurent les solutions à apporter aux problèmes portuaires, notamment en France pour le port de Boulogne-sur-Mer, les handicaps touristiques que va subir la Bretagne où de nombreux touristes britanniques se dirigent...

M. René André : Sans oublier la Basse-Normandie !

M. Charien Fèvre... - sans oublier la Basse-Normandie, bien entendu - et, enfin, les problèmes agricoles locaux, mal compris, puisque, sans aucune explication, les surfaces de l'emprise sont en France le double de celles qui sont nécessaires à l'emprise anglaise. Des explications sont nécessaires sur ce point.

Nul doute, messieurs les ministres, que l'acte de foi dont ont fait preuve les deux gouvernements dans cette affaire voilà un an aura raison de ces défis et de ces difficultés. Nous n'en doutons pas.

Les peuples, dit-on, ont besoin de grandes ambitions pour avoir des raisons de vivre et d'aller de l'avant. A son échelle, le lien fixe transmanche en est une. Certes, ce n'est pas la conquête de la lune mais il participera, à sa mesure et à sa manière, à la construction européenne en modifiant radicalement les relations et liens entre les nations de la vieille Europe, une Europe qui cherche précisément son second souffle.

Il y faudra seulement, mais c'est beaucoup, la volonté et la persévérance, d'autant plus nécessaires que le projet est complexe dans tous ses éléments à la fois techniques, juridiques et financiers. Il n'est pas douteux pour autant qu'il constitue un levier puissant pour certains grands équipements qu'il nous contraint à accélérer. C'est notamment le cas de nos infrastructures de transport.

Tout notre maillage routier et autoroutier sur plusieurs régions va devoir être repensé et accéléré. Avec un trafic prévu de soixante millions de passagers en 1993, dont trente millions en ce qui concerne Eurotunnel, et soixante-quatorze millions de tonnes de fret, il n'est pas douteux que des voies rapides et des autoroutes de dégagement vont devoir être aménagées au départ de Calais pour réaliser une véritable toile d'araignée destinée à irriguer les régions voisines.

De même, l'autoroute A 26, Calais-Dijon, devient impérative pour 1993, une bonne partie des touristes anglais se dirigeant vers les Alpes et la Côte d'Azur. Vous n'avez parlé, monsieur le ministre, dans votre propos, que de la section Calais-Reims. Je signale que l'autoroute A 26 va jusqu'à Dijon et que c'est cette liaison complète qui est absolument nécessaire pour 1993.

Le plan d'accélération des travaux des autoroutes, adopté par le C.J.A.T. le 13 avril dernier, a judicieusement mis l'accent sur les autoroutes transversales. L'autoroute A 26 en est une particulièrement utile, puisqu'elle contribuera à dégager la région parisienne des poids lourds et touristes qui ne font qu'y passer et l'encombrer souvent inutilement. De même, faudra-t-il aller plus loin que l'électrification prévue du réseau ferré entre Calais et Hazebrouck, dont les échéances sont d'ailleurs à préciser.

Mais surtout, la décision qui sera prise au cours de l'été prochain pour le tracé du T.V.G. ne pourra ignorer la liaison transmanche.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le député.

M. Charles Fèvre. Je termine, monsieur le président.

Si le T.G.V. n'apparaît pas décisif sur le plan de la durée du transport, compte tenu notamment des positions et des contraintes britanniques, il n'en reste pas moins que les études montrent que celui-ci peut amener quatre à cinq millions de passagers de plus que l'ouvrage transmanche sans T.G.V. Deux projets d'avant-garde ne peuvent s'ignorer l'un l'autre. Ils sont forcément liés et contribueront à leur succès mutuel. C'est un grave problème de tracé, monsieur le ministre, mais les débranchements existent ailleurs et seront ici fort compréhensibles.

Je voudrais enfin souligner ce qui permet d'être optimiste dans ce vingt-septième projet de liaison transmanche.

Ce sont d'abord les équipes motivées de part et d'autre de la Manche après que des remaniements eurent été opérés dans la société concessionnaire britannique.

C'est aussi le souci permanent de l'équilibre dans les charges et les recettes entre les deux pays. Ce sont encore les formules juridiques originales telles que la concession quadripartite, sans lesquelles le projet se serait fourvoyé dans une nouvelle impasse. En effet, de meilleurs projets ont quelquefois buté sur des problèmes qui n'avaient rien de technique.

C'est enfin une prise de conscience des réels intérêts que servira ce projet au-delà de l'individualisme, voire de l'égoïsme, de peuples longtemps concurrents qui ont été adversaires dans le passé et qui entrent ainsi dans une sorte de partenariat conscient et volontaire.

Rien n'est encore gagné car 1993, c'est seulement dans six ans, mais la volonté l'emportera à coup sûr sur les difficultés.

A travers le lien fixe transmanche, l'Europe se sentira un peu plus et un peu mieux. Il le faut de toute façon dans la perspective du marché unique européen de 1992. Transmanche fait partie de ces catalyseurs qui transforment les choses et participent aux mutations. A ce titre, il mérite notre appui le plus complet. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé.

M. Rémy Auchédé. Messieurs les ministres, le projet de tunnel sous la Manche a suscité, durant ces dernières décennies, bien des commentaires et des passions. Comme cela a été rappelé, en 1974, les choses semblaient réglées, les travaux étaient engagés de part et d'autre du Channel quand unilatéralement le nouveau gouvernement travailliste de Grande-Bretagne décidait d'arrêter les travaux et de remettre à plus tard cette réalisation.

M. Louis Maxonnet. Déjà les socialistes !

M. Rémy Auchédé. Nous voici à la veille d'un nouveau départ qui semble s'annoncer sous de meilleurs auspices bien que tout ne soit pas encore réglé pour que, cette fois-ci, la réalisation aille à son terme.

Naturellement, sur le plan technique, sur le plan de l'intérêt évident de voir se concrétiser un rêve déjà ancien, sur le plan, enfin, de l'efficacité pour les liaisons transmanche, nul ne peut contester que le tunnel sous la Manche représente une performance.

Pour autant, quelques voix se font entendre, tout au moins parmi ceux qui ne veulent pas se transformer en marchands d'illusions, pour souligner que de nombreuses conditions d'accompagnement restent à remplir pour que la rationalité économique d'une telle liaison soit effective ?

C'est un phénomène bien connu : il ne suffit pas pour assurer le développement économique d'une région que soient seulement construites les infrastructures ferroviaires, routières ou fluviales. *A contrario*, ces infrastructures sont indispensables aujourd'hui.

Mais, dans le Nord-Pas-de-Calais, nous avons trop entendu, singulièrement ces dernières années, de promesses pour ne pas nous méfier.

C'est précisément autour du projet de tunnel sous la Manche que se sont développées les plus grandes entreprises de mystification. A entendre certains, tout était à attendre de ce projet qui allait résoudre les graves problèmes économiques de la région par la seule magie de son existence.

Sous tous les gouvernements passés, le projet de tunnel a joué la même fonction : celui d'un leurre qu'il fallait attendre et qui devait faire accepter tout le reste, à savoir la récession économique et industrielle dans tous les domaines.

Il me serait facile d'étayer ces propos en citant des propos de ministres ou d'anciens ministres promettant jusqu'à la création de 100 000 emplois dans le Nord-Pas-de-Calais à partir du tunnel, ajoutant, à qui voulait l'entendre, que cette liaison devait assurer le renouveau économique du littoral et de l'arrière-pays.

Mais, pendant ce temps, tout en entretenant ces illusions, les mêmes cassaient la navale, diminuaient le rôle de nos ports en matière de fret de marchandises, de trafic trans-Manche, de pêche, portaient des coups à nos industries de base telles que la sidérurgie, le charbon, le textile. « Attendez », disaient-ils, « le tunnel arrive ».

Aujourd'hui, personne ne peut plus contester que le Nord-Pas-de-Calais est entré dans une phase de déclin économique qui met en cause la vocation industrielle de cette région. Mais comme les mêmes ne veulent pas revenir sur cette stratégie de récession, les voilà qui théorisent sur de nouvelles élucubrations tout aussi malthusiennes.

De cette région forte de 4 millions d'habitants, située, c'est vrai, au carrefour de l'Europe, mais surtout forte de sa tradition industrielle, il faudrait faire, selon M. Mauroy, une région « de communication et d'échanges ». D'autres ont même écrit qu'il y avait dans le Nord-Pas-de-Calais de 500 000 à 1 million d'habitants en trop !

Comme on le voit, la baudruche du tunnel comme moyen exclusif d'assurer le développement économique du Nord-Pas-de-Calais se dégonfle peu à peu, et il y a fort à penser que les illusions iront décroissant si cette infrastructure n'est pas insérée dans une autre stratégie de développement économique. En clair, le risque est grand de voir les trains et les touristes trouver une région réduite à l'état de friches industrielles comme c'est déjà en partie le cas, une région au hit parade du nombre de chômeurs comme c'est déjà aussi le cas, puisque le Nord-Pas-de-Calais, avec ses 300 000 demandeurs d'emplois, est la deuxième région de France pour le chômage.

C'est pourquoi vous comprendrez que les communistes, tout en donnant leur accord au projet de tunnel sous la Manche, émettent des conditions pour faire en sorte que cette réalisation soit utile à la région et au pays.

Or telles ne sont pas vos intentions. Ou, tout au moins, il vous suffira que le tunnel soit utile aux intérêts de la haute finance et du grand capital pour vous contenter, fût-ce au détriment de l'intérêt national.

Tels sont aujourd'hui les principes qui guident votre action du point de vue de l'aménagement du territoire, principes résumés dans le rapport Guichard sur lequel d'ailleurs on décèle un remarquable consensus de fait entre la droite et le parti socialiste.

Tout cela s'insère parfaitement dans la stratégie européenne, elle aussi élément de consensus, qui s'inscrit à la fois dans la perspective du grand marché unifié de 1992 et comme intervenant dans les politiques régionales.

C'est à partir de tout cela qu'on nous parle de « redistribution » des activités, ce qui, dans un langage plus franc, signifie « désindustrialisation », de mobilité des hommes comme corollaire à la redistribution, ce qui s'oppose évidemment à la volonté de vivre et travailler au pays, de métropoles régionales ou technopoles dont le développement

concurrentiel se fera non pas à la faveur d'un rayonnement régional mais plutôt au détriment de ce dernier, d'infrastructures enfin - nous y voilà - qui ne seront conçues que comme des réseaux rentables pour le privé et utiles aux seuls intérêts du grand capital.

En somme, il s'agira avec le tunnel d'un nouvel équipement destiné à renforcer les flux d'échanges internationaux qui ont déjà tant porté préjudice à l'industrie et à l'agriculture française, à l'emploi dans nos régions.

Vous comprendrez que cette perspective, nous la refusons. Le pays et la région Nord-Pas-de-Calais ont déjà suffisamment donné à la stratégie européenne avec la C.E.C.A. qui a liquidé le charbon et l'acier, avec le plan Davignon, avec la navale, avec les quotas et la fixation des prix pour l'agriculture. Sur ces chapitres aussi, je pourrais vous rappeler ici bien des citations datant de vingt ou trente ans présentant ces projets de l'époque comme des chances à saisir.

Nous ne sommes pas pour autant négatifs, comme le montrera à la fin notre vote sur le projet de tunnel et les propositions que je formulerai tout à l'heure au nom du groupe communiste pour faire en sorte que cette infrastructure serve effectivement à la réindustrialisation économique du Nord-Pas-de-Calais et du pays.

Mais, auparavant, je voudrais aborder le chapitre du financement.

Il est clair que l'intérêt porté au financement du lien fixe est d'abord conçu par les banques, au-delà du lyrisme d'accompagnement, en termes de rentabilité financière. On parle, en effet, d'un taux de rentabilité économique de 18 p. 100.

Soit dit en passant, une telle mobilisation de capitaux - il faudra payer 54 milliards pour le lien fixe et 150 milliards pour les équipements - montre bien que l'argent existe bel et bien quand il s'agit de courir à la rentabilité financière. On en trouve moins, et souvent pas du tout, quand il s'agit d'aménager et d'investir pour l'intérêt régional ou national.

Cela étant, de tels investissements devraient être conçus, selon nous, en prêts participatifs qui, non seulement limiteraient le coût du projet, mais encore permettraient de tirer bénéfice ultérieurement de l'exploitation du lien fixe et des équipements pour financer d'autres projets utiles à nos régions.

Par ailleurs, une taxation de l'exploitation du lien fixe et de celle des équipements privés qui vont tirer profit des infrastructures des collectivités locales et du financement public devrait servir dans la région à la relance de l'emploi et aux équipements sociaux.

Ce serait d'autant plus nécessaire que l'exploitation du lien fixe et des équipements annoncés sera loin d'apporter la masse d'emplois promis au départ, promesse faite pour faire accepter n'importe quelles conditions de financement et pour justifier la casse industrielle comme je l'ai déjà indiqué.

Au demeurant, le mot « compensation » est apparu plusieurs fois dans le langage officiel, ce qui démontre bien que les effets induits par le tunnel ne seront pas forcément positifs. Or ça n'est pas de « compensation » que la région a besoin si le tunnel se réalise, mais d'une conception visant à l'utilité sociale de cette réalisation et non pas à la rentabilité financière.

Le mode de financement que nous proposons irait dans ce sens. De même, nous ne pouvons accepter que pour l'exploitation du T.G.V. Nord, la S.N.C.F. se trouve coincée entre le paiement du coût financier au privé chargé de la réalisation du T.G.V. et des obligations forfaitaires de fonctionnement liées au lien fixe lui-même privé.

Ce T.G.V. a fait couler beaucoup d'encre et de salive. D'énormes guerres picrocholines, de batailles de clocher laissent parfois penser que des hommes politiques ont du T.G.V. une conception visant à faire du « cabotage » avec arrêt obligatoire dans chaque village traversé. Tout cela n'est pas sérieux. Par ailleurs, il est évident que le T.G.V., son tracé ne peuvent être conçus envers et contre l'existence des réseaux nationaux express et interrégionaux, ce qui n'aurait comme effet que de détruire encore un peu plus l'économie régionale. C'est pourquoi nous sommes pour la desserte par le T.G.V. des capitales régionales Amiens et Lille, avec naturellement la rupture de charge à Calais.

J'en terminerai en expliquant les conditions qui, selon nous, peuvent et doivent rendre positives les retombées du lien fixe pour la région.

Il y a dans cette dernière 300 000 demandeurs d'emploi dont beaucoup doivent aux effets de la politique européenne. Des dizaines de milliers de licenciements et de suppressions d'emplois sont encore en perspective, dont d'ailleurs environ 5 000 dans le trafic maritime à cause du lien fixe.

On nous parle aujourd'hui de 3 500 emplois créés pour la période des travaux, puis d'environ 3 000 emplois stables pour l'exploitation du lien fixe et des annexes commerciales. Faites vous-mêmes la différence !

Or, à certaines conditions, la construction du lien fixe peut apporter à l'économie de nos régions.

Il y a tout d'abord les conditions indépendantes, celles liées à la mise en œuvre d'une véritable stratégie industrielle de développement de notre façade littorale Nord-Pas-de-Calais.

Nous ne manquons pas d'atouts, avec notamment nos trois ports qui sont, chacun dans leur catégorie, les premiers ports de France : Boulogne, premier port de pêche ; Calais, premier port de voyageurs ; Dunkerque, premier port de fret hors hydrocarbures. Or ce sont toutes ces activités qui sont directement ou indirectement menacées par votre politique.

S'agissant du fret marchandise, 30 millions de tonnes sont détournées sur les ports d'Europe tandis que les capacités de nos ports sont sous-utilisées, que les infrastructures de l'arrière-pays ne sont pas suffisantes. Il y a sur ce chapitre, des dizaines de milliers d'emplois à créer sur toute notre façade littorale à partir d'une volonté politique de transporter français.

Cela pose le problème de la navale et du pavillon français, de toute cette filière industrielle et maritime contre laquelle ne doit pas s'inscrire la réalisation du « transmanche ». Pour transporter français, il faut construire et réparer français comme l'exigent d'ailleurs les luttes de nos marins ou des travailleurs de la navale.

Enfin, les pêches industrielle et artisanale sont menacées par les réductions européennes et le non-retour de la pêche froide sur notre littoral.

Ce que nous voulons pour le littoral Nord - Pas-de-Calais, c'est un développement harmonieux de toutes ces activités à partir de sa complémentarité et de la diversification de l'activité de nos trois grands ports.

Il y a trente ans, la région de Dunkerque était présentée comme un futur Eldorado avec l'exploitation de la sidérurgie. La non-diversification la place aujourd'hui en zone critique et nous n'avons pas encore touché le fond du tonneau.

Ne nous refaites pas le coup en promettant l'Eldorado à partir du tunnel, pour nous retrouver dans dix ou vingt ans, plus encore enfoncés dans ce déclin industriel, que par ailleurs vous organisez vous-mêmes.

Emergent dans une région dont on voudrait assurer le dynamisme industriel, dont on voudrait véritablement faire profiter des retombées, alors la réalisation du lien fixe pourrait être saluée au-delà de la performance technique comme un heureux événement.

M. le président. Monsieur Auchedé, je vous prie de conclure !

M. Rémy Auchedé. Je n'en ai plus que pour quelques minutes, monsieur le président. D'ailleurs mon prédécesseur a bénéficié d'un temps de parole supplémentaire.

M. le président. Non, non !

M. Rémy Auchedé. A l'occasion de cette construction, nous formulons les propositions suivantes :

Favoriser la fabrication des tunneliers dans les entreprises régionales ;

Faire étudier et fabriquer le matériel roulant par nos entreprises régionales du ferroviaire ;

Assurer les préfabrifications de bâtiments et travaux publics et les assemblages sur le littoral en interdisant à ces filiales des groupes du consortium, tout au moins celles de la partie française, de sous-traiter à l'étranger.

Les P.M.E. de la région et du pays peuvent tirer profit de tous ces travaux à condition qu'on ne leur dise pas seulement « débrouillez-vous ! ».

Nous proposons encore d'utiliser le savoir-faire accumulé autour du métro de Lille pour étudier, en liaison avec l'université, l'automatisation du trafic, du stockage, de la transformation, du conditionnement, de la maintenance et de la réparation.

Ainsi que vous le voyez, nous ne manquons ni d'idées, ni de propositions dont nous ne réclamons d'ailleurs pas le monopole tant il est vrai, comme je l'ai dit au début de mon propos, qu'au-delà du discours euphorique commencent à se faire entendre dans la région des voix qui expriment ces inquiétudes.

M. le président. Monsieur Auchedé, veuillez conclure.

M. Rémy Auchedé. Ce sont mes derniers mots !

Mais hélas ! monsieur le ministre, la conception de votre projet ne semble pas s'inscrire à l'unisson de ceux qui veulent un autre avenir industriel.

Indubitablement, il y a une chance à saisir avec la construction et les retombées de la construction du lien fixe. C'est pourquoi nous émettrons un vote positif pour ce projet. Mais en même temps, nous entendons, partout où cela est possible, informer des conditions que je viens d'exposer, rassembler et faire agir les populations.

En clair, nous ne voulons pas que, d'ici à dix ou quinze ans, avec ou sans tunnel, on en arrive à dire à propos de l'économie du Nord - Pas-de-Calais déjà bien mal en point à cause de votre politique : « De toutes façons, c'est encore pire qu'avant. »

M. Jean-Jacques Berthe. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Schenardi.

M. Jean-Pierre Schenardi. Mon collègue Porteu de La Morandière a annoncé tout à l'heure que je parlerais d'écologie. Je vais le faire d'entrée pour souligner d'ailleurs que ce problème a été, à mon avis, plus vite évacué que ne le seront les déblais du tunnel.

L'un de nos collègues proposait, monsieur le ministre, que vous visitiez les sites à protéger. Si vous devez le faire, il faudra être très ferme sur « l'après tunnel » et l'aspect écologique, car la réunion d'une commission, fût-elle *ad hoc*, une fois tous les six mois, sera nettement insuffisante. Et c'est en homme de chantier et d'expérience que je tiens ce propos. Mais, monsieur le ministre, je suis certain que vous ne négligerez pas, pas plus que les autres élus de ce département, ce problème très important.

Ce projet recueille l'assentiment de tous et certains aimeraient s'en approprier la paternité, mais cette œuvre sera d'abord la victoire de l'initiative privée. En effet, il n'est pas lointain le temps où, pour un projet aussi monumental, l'Etat aurait considéré avec plaisir le contribuable français comme le partenaire naturel et le recours obligé à la concrétisation d'un rêve plusieurs fois centenaire.

Aujourd'hui, la limite dressée à l'interventionnisme étatique et la confiance accordée aux entreprises privées ne peuvent que satisfaire le Front national qui prêche depuis longtemps pour ce l'Etat se cantonne dans ses fonctions régaliennes.

En ce morne printemps parlementaire, monsieur le ministre, où, à part ce projet grandiose, le Gouvernement ne nous présente que des projets de loi sans grand rapport avec sa plate-forme électorale, il est bon que les convictions libérales, beaucoup moins bien portées qu'il y a un an, s'affirment quelque peu. Il est vrai que le voisinage et les convictions de Mme Thatcher ont beaucoup fait avancer une telle conception du rôle de l'Etat.

M. Jean Auroux. N'importe quoi !

M. Jean-Pierre Schenardi. Je dois cependant apporter une restriction à mon propos concernant le rôle de l'Etat, car dans ses fonctions régaliennes, monsieur le ministre, l'Etat a l'obligation de défendre les Français, et cette défense passe par la préférence nationale. Et dans la procédure des grands chantiers, il serait bon, monsieur le ministre, de ne pas l'oublier.

Ce sera ensuite la victoire de ce que j'appellerai l'esprit européen. C'est le symbole politique par excellence. Le projet transmanche, par la valeur historique qu'il représente, marque en effet une étape décisive dans le processus de construction européenne mis en œuvre depuis trente ans.

Le Front national a suffisamment exprimé le souhait de voir se resserrer les liens trop distendus de la solidarité européenne pour ne pas apporter son concours à ce rapprochement définitif entre deux pays qui en Europe possèdent la puissance nucléaire.

En ces temps où la dénucléarisation de l'Europe est à l'ordre du jour, nous espérons que le lien fixe aidera à l'amorce d'une politique de défense européenne commune.

Loin de moi cependant, monsieur le ministre, l'idée de faire du tunnel sous la Manche un impératif géostratégique. Mais tout ce qui favorise la solidarité européenne est bon à prendre. Car, au-delà de la solidarité physique, il engendrera entre nos deux pays le renforcement de la communauté spirituelle, gage indispensable d'une prise de conscience salutaire face aux dangers qui menacent nos démocraties occidentales. Enfin, ce sera la victoire de la haute technologie, en particulier française, de notre siècle et des hommes qui au cours des siècles ont contribué à son développement.

Mais ce projet qui transcende les imaginations et suscite les plus salutaires enthousiasmes ne doit pas faire oublier la réalité. Or, celle-ci, pour le moment, est assez contrastée, car ne nous y trompons pas, mes chers collègues : l'obstacle juridique que nous leverons ce soir, en autorisant la ratification du traité, est de loin l'étape la moins périlleuse pour les sociétés concessionnaires dans la longue marche qu'elles ont entreprise.

Sans trop insister sur le précédent fâcheux de 1974, il faut tout de même rappeler que les travaux avaient commencé lorsque la volonté politique de notre partenaire britannique avait fait défaut et qu'il avait été mis fin au projet.

De la même façon, en 1987, pour éviter une pareille désillusion nous ne pouvons pas nous contenter d'approuver le principe de l'établissement d'une liaison fixe sans également étudier si les conditions objectives préexistantes sont favorables à sa réalisation. Or, à cet égard, les plus grandes incertitudes sont de rigueur. Pire, elles semblent se multiplier au fur et à mesure que les étapes décisives approchent. La presse, ces derniers jours, s'est fait l'écho du pessimisme latent qui commence à envahir les esprits.

Il n'est certes pas de notre rôle parlementaire de nous immiscer dans les négociations technico-financières qui se déroulent actuellement entre le consortium Eurotunnel, d'une part, la S.N.C.F. et British Railways, d'autre part.

Néanmoins, parce qu'il est de notre devoir de tenter d'aplanir les difficultés et de proposer des axes de réflexion, le Front national souhaite préciser quelles sont, selon lui, les conditions que doivent respecter les négociations actuelles.

Je fixerai deux axes principaux.

Le premier, c'est qu'en aucun cas les négociations ne remettent en cause, par des moyens détournés, le principe de l'absence de garantie gouvernementale. Cela pourrait paraître une évidence, puisque c'est le principe même du projet. Malheureusement, cette question est bien à poser, puisqu'il apparaît que le consortium Eurotunnel sollicite auprès des compagnies ferroviaires nationales une avance de 40 p. 100 sur leurs futurs paiements.

Si une telle condition était acceptée par la S.N.C.F., cela aboutirait de facto à l'octroi d'une garantie gouvernementale. Or, de cela, nous ne voulons sous aucun prétexte.

Le contribuable anglais peut avoir l'assurance, avec Mme Thatcher, que le tunnel ne lui coûtera pas un penny. Le Front national tient, de la même façon, à ce que le contribuable français ait la garantie que le projet ne lui coûtera pas un centime.

D'un autre côté, et c'est le second axe que je souhaite tracer, je ne voudrais pas qu'il y ait, de la part des compagnies ferroviaires, principales utilisatrices du futur tunnel, des surenchères de nature à remettre en cause la viabilité économique du projet.

Si j'osais, je dirais que j'ai le sentiment d'assister à une nouvelle bataille du rail où les compagnies ferroviaires font de la résistance. Mais, que je sache, Eurotunnel n'a rien d'un oppresseur ! Malheureusement, depuis quelques jours, on en est arrivé, semble-t-il, à deux positions tellement inconciliables qu'elles remettent en cause le projet lui-même.

Les nouvelles revendications techniques et financières des uns et des autres font planer des incertitudes multiples sur un projet dont la mise en œuvre dépend de l'adhésion des marchés financiers.

Les atterrissements présents et la crise de confiance qui s'ensuit sont susceptibles de remettre en cause - de façon temporaire peut-être, mais peut-être aussi irréversible - la mise en route du plus grand projet privé de la fin du XX^e siècle et du plus beau défi que les Européens se soient lancés depuis la signature du traité de Rome.

C'est véritablement parce que l'enjeu est d'importance que je souhaite que toutes les parties en cause fassent preuve, dans le respect des intérêts de chacun, de la plus ardente volonté de faire aboutir les négociations en cours afin que le

projet présenté par le consortium Eurotunnel ne soit pas un spectre de plus à ajouter à la longue liste des projets défendus dans l'enthousiasme et l'unanimité et finalement abandonnés dans l'amertume et la clandestinité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

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

M. Guy Lengagne. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est assagis par l'expérience, relatée dans le rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges, des vingt-sept essais ratés de construction d'un lien fixe au travers de la Manche, échaudés par les investissements qui ont été, il y a quinze années, refusés dans nos ports parce que, nous disait-on, « nous allions avoir le tunnel », oui, c'est en ayant présent tout cela à l'esprit que nous devons ce soir examiner les conséquences de la ratification du traité.

Je partage l'opinion de ceux qui m'ont précédé à cette tribune selon laquelle arrimer la Grande-Bretagne à l'Europe continentale est un acte politique majeur, hautement symbolique. Mais un équipement aussi important que le lien fixe n'est pas sans poser à son environnement géographique ou économique plusieurs problèmes qui pourraient être préoccupants si le Gouvernement n'avait, dès 1985, envisagé diverses solutions pour y faire face.

Je voudrais au préalable, après certains des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, préciser ici que, contrairement à une idée reçue, les trois grands ports du Nord-Pas-de-Calais sont tous les trois de grands ports de voyageurs qui occupent en France respectivement la première, la deuxième et la quatrième place. Or, il est probable que, dès la mise en service du tunnel, une partie de leur trafic disparaîtra, déséquilibrant leurs comptes d'exploitation, notamment à Calais et à Boulogne. Enfin, je rappelle que l'on évalue à 6 600 à Calais et à 6 700 à Boulogne les emplois directement ou indirectement liés au trafic transmanche.

On comprend mieux, à la lueur de ces chiffres, pourquoi certains travailleurs ou responsables économiques se sont interrogés sur les conséquences que pourrait avoir la réalisation du lien fixe sur leur activité. J'aurais partagé totalement leur inquiétude si l'accord signé entre la France et la Grande-Bretagne au début de 1986 n'avait été accompagné de l'annonce d'une série de mesures concrètes, regroupées sous le nom de « plan transmanche » et tendant à éviter ou à compenser les difficultés que je viens d'évoquer.

Je me permettrai donc, messieurs les ministres, de vous poser plusieurs questions précises sur la mise en œuvre de ce plan.

Comme l'ont souligné les deux rapporteurs, pour à la fois permettre le développement des ports du Nord et faciliter la venue des voyageurs qui emprunteront le tunnel, il est indispensable de développer les grandes infrastructures ferroviaires et routières qui y aboutissent. Aussi ai-je noté avec satisfaction que les décisions du C.I.A.T. du 13 avril répondaient à l'engagement de janvier 1986 et même l'amélioraient.

Mais plusieurs points ne sont pas précisés, y compris dans le dossier que nous a fait parvenir M. Méhaignerie. Aussi vous demanderai-je, monsieur le ministre chargé des transports, de m'apporter quelques précisions.

Premièrement, quel est exactement le calendrier de réalisation des liaisons routières Calais - Boulogne - Amiens, Boulogne - Abbeville - Rouen et Amiens - Paris ?

Pouvez-vous nous assurer que ces liaisons seront réalisées dès l'ouverture du lien fixe ?

Deuxièmement, quelles seront, sur ces itinéraires, les parties en autoroute gratuites, à l'image de ce qui a été décidé pour la liaison Bordeaux - Périgueux, et celles à péage ?

Troisièmement, si la Communauté économique européenne n'intervient pas dans le financement du lien fixe, elle a, me semble-t-il, donné un accord de principe, à hauteur de 20 p. 100, pour le financement de la liaison d'intérêt européen Dunkerque - Calais - Boulogne. Comment intégrez-vous ce financement ?

Quatrièmement, les contrats de plan seront poursuivis. Je m'en réjouis. Quand pourrions-nous engager les négociations relatives à ceux du 10^e Plan ?

J'ai indiqué combien l'économie des ports risquait d'être perturbée par l'ouverture du lien fixe. Mais toute une zone de notre territoire, celle qui fait vivre 500 000 habitants entre Boulogne et Amiens, risque de subir « par rebond », en

quelque sorte, des effets négatifs. En effet, cette zone est irriguée par une voie ferrée non encore électrifiée, mais qui assure 75 p. 100 des transports par train des voyageurs entre la France et la Grande-Bretagne. Dès lors que le T.G.V. captera ce trafic, que cette liaison n'est pas électrifiée, l'équivalent de deux départements français risque d'être isolé.

Je sais combien sont rudes les problèmes de financement mais, monsieur le ministre, quand on parle, comme c'est le cas aujourd'hui, d'un investissement de 50 milliards de francs - même s'il s'agit de financements privés -, d'un T.G.V. qui coûtera entre 10 et 20 milliards de francs, peut-on envisager d'abandonner 500 000 habitants parce qu'il en coûterait 1,3 milliard de francs, ainsi que vous l'avez déclaré à la commission de la production et des échanges ? Aussi je vous demande de faire en sorte qu'avant 1993 cette ligne soit notablement améliorée, électrifiée et reliée au réseau T.G.V.

Un important volet était consacré dans le plan transmanche au développement du tourisme. Celui-ci pourrait être, en effet, l'une des activités de substitution que j'évoquais à l'instant.

Le plan transmanche prévoyait précisément que « l'Etat était disposé à négocier contrats de plan et avenants dans ce domaine ». J'ajoute, pour donner un exemple, que l'un des pôles possibles de développement du tourisme repose sur la plaisance et qu'il y a place pour de grands ports dans le Nord-Pas-de-Calais. Peut-on, monsieur le ministre, engager dès maintenant des négociations avec l'Etat pour traduire ces intentions en faits concrets ?

J'ai indiqué il y a quelques instants combien nos ports, loin d'être spécialisés, avaient dans les mêmes domaines une activité complémentaire. C'est pourquoi le plan transmanche indiquait : « L'Etat mettra en place une structure de concertation entre les gestionnaires des ports du Nord-Pas-de-Calais. Il est notamment prêt à aider, au côté des professionnels, au financement d'actions de promotion commerciale qu'elle engagerait. » Là aussi, que compte faire le Gouvernement ?

Je rappelle que 53 p. 100 des recettes du port de Boulogne et plus de 90 p. 100 de celles de Calais viennent du trafic transmanche qui « alimente », en quelque sorte, les autres activités. Dès lors, si ce trafic diminue par suite de l'ouverture du lien fixe, il faut s'engager dans deux voies : renforcer les autres activités portuaires et apporter des financements compensatoires.

Ces deux voies ont été clairement précisées dans le plan transmanche : investissements dans le port à l'est de Calais, modernisation des installations liées à la pêche à Boulogne, pour ne citer que deux exemples. Cela est en cours de réalisation, mais il ne s'agit que de la première étape liée au 9^e Plan. Aussi nous faut-il préparer, dès maintenant, la deuxième étape.

Un autre paragraphe du plan transmanche était ainsi rédigé : « L'Etat et la région s'engagent à participer au financement du renouvellement de la flotte de pêche industrielle de Boulogne. » Or, le Gouvernement vient d'accepter à Bruxelles que ce renouvellement pourra être financé par la C.E.E. à hauteur de 25 p. 100 en Bretagne, ce dont je me réjouis, mais de 10 p. 100 seulement à Boulogne. Le plan transmanche n'est-il pas l'occasion pour le Gouvernement de montrer son impartialité en apportant, en plus des aides habituelles, les 15 p. 100 complémentaires qui permettraient ainsi à la flotte boulognaise d'être traitée comme l'autre grande flotte de pêche industrielle française ?

J'aborde maintenant un point fort, très fort même, du plan transmanche, celui lié à la compensation des pertes de recettes dues à l'ouverture du lien fixe.

Il est prévu, MM. les rapporteurs l'ont rappelé, la création d'un fonds de développement du littoral qui serait « alimenté au fur et à mesure des besoins, notamment par la taxe professionnelle, et utilisé pour le développement des ports, les actions en faveur du tourisme, la formation, etc. ».

Au moment où nous allons ratifier le traité et accepter l'acte de concession, pouvez-vous, messieurs les ministres, nous confirmer la création de ce fonds de développement du littoral ?

D'autres orateurs ont abordé les questions de formation, de défense de l'environnement. Je n'y reviendrai pas et je voudrais, pour terminer, faire deux remarques.

En premier lieu, le volet « santé » du lien fixe n'a pas encore été correctement traité. Pourtant, un tel ouvrage nécessite la modernisation des équipements hospitaliers du lit-

toral : plateaux techniques, services de neurochirurgie, S.M.U.R. et S.A.M.U. du littoral. Des dossiers ont été créés et déposés au ministère de la santé. Je souhaiterais que vous interveniez auprès de votre collègue chargé de ces questions pour qu'ils soient traités au mieux et vite.

Ma deuxième remarque est liée au chantier lui-même. Un coordonnateur a été nommé par le Gouvernement et s'acquitte de sa tâche avec compétence. Ne pourriez-vous le charger d'étendre à Boulogne les pôles de conversion qui existent sur Dunkerque et Calais, de manière à avoir, tout le long de ce littoral, une politique plus cohérente ?

J'ai insisté sur quelques points qui, au regard de l'importance du projet en cause, peuvent paraître secondaires. Je pense sincèrement qu'il n'en est rien. Nous avons ici ce soir, avec ce cas précis, à débattre de l'un des grands choix d'aménagement du territoire, choix que doivent faire les responsables de notre pays.

Nous savons que les grandes liaisons structurantes tendent à renforcer les capitales et, éventuellement - au passage, dirais-je - les grandes métropoles. Faut-il, dès lors, accepter que leur développement se fasse en créant autour d'elles des déserts régionaux ? C'est là le vrai débat de ce soir. En ce qui me concerne, ma réponse est claire : oui, ratifions le traité, développons les grandes métropoles, mais à la condition qu'elles concourent à l'épanouissement de la totalité de notre territoire. C'était l'objet de mon intervention de ce soir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jean Auroux. Excellente intervention !

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

M. Léonce Deprez. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, tant de choses excellentes ont été dites, aussi bien par les orateurs de l'opposition que par ceux de la majorité...

M. Jean-Pierre Sueur. M. Lengagne a été particulièrement bon !

M. Léonce Deprez. ... que la tâche est plus facile pour ceux qui se retrouvent, au terme du débat, à cette tribune.

En dépit de certaines critiques, et même de quelques attaques contre le projet de lieu fixe transmanche, nous n'avons entendu exprimer que la volonté de voter deux textes qui nous sont soumis. C'est donc une sorte d'union sacrée qui se réalise ici ce soir, une union beaucoup plus large encore que celle qui s'est réalisée il y a quelques jours autour de la loi de programmation militaire. C'est un événement historique !

La question se pose maintenant de savoir comment la volonté qui s'est exprimée ce soir pourra trouver son prolongement dans l'avenir. J'espère que nous saurons, les uns et les autres, fournir à cette question une réponse positive.

Nous avons devant nous des objectifs de renouveau économique, de renouveau social et de renouveau humain. Ce sont là des perspectives exaltantes, chacun l'a reconnu. Mais comment atteindre ces objectifs ? C'est là où je formulerais une certaine critique à l'égard de ceux qui ont conçu le projet.

Réaliser le tunnel sous la Manche est un but que l'on s'est fixé depuis si longtemps que l'on ne peut qu'être heureux de l'atteindre. Le travail que l'ouvrage procurera ne peut que nous réjouir tant nous manquons dramatiquement d'emplois dans le Pas-de-Calais. Mais, le tunnel devant être réalisé pour 1992-1993, il a été conçu un plan dit « d'accompagnement ». Je trouve le mot « d'accompagnement » très nettement insuffisant et j'approuve ceux de nos collègues qui l'ont critiqué. J'ai d'ailleurs constaté que les critiques venaient autant de la droite que de la gauche.

Il est évident que le mot « accompagnement » n'est pas suffisant. Accompagner des travaux, d'accord, mais les accompagner vers quoi, monsieur le ministre chargé des affaires européennes ? Pour aboutir à quoi ? C'est la question que je vous pose, et j'attends une réponse. Les habitants du Nord-Pas-de-Calais et de Picardie veulent qu'on leur dise quels objectifs il y a au bout du tunnel. Traverser la Manche, c'est bien, mais pour aller où, pour faire quoi dans la vie, pour vivre de quoi, pour se nourrir de quelles espérances ? C'est là le vrai problème.

A cela, nous avons répondu, messieurs les ministres, que nous voulions non pas un plan d'accompagnement, mais un plan d'aménagement du territoire, de tout ce territoire qui a

vécu très longtemps - trop longtemps - de sources de vie qui ont sans doute facilité la tâche des gouvernants, mais qui ont rendu la vie dure à ceux qui travaillaient dans le sous-sol, à la terre ou sur la mer. On a laissé le Pas-de-Calais vivre de sources de travail qui ont duré longtemps, très longtemps, mais il faut reconnaître que, depuis vingt ans, on l'a abandonné à son sort, je dirai même à son triste sort, parce que ses sources de vie, et d'abord la mine, étaient en train de se tarir. On ne s'est pas suffisamment soucié en haut lieu de ce qui se passait dans le Pas-de-Calais et l'on n'a guère « accompagné » ses efforts depuis vingt ans !

Aujourd'hui, nous demandons autre chose qu'un effort d'accompagnement. Nous demandons un effort d'aménagement du territoire... (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*) dans la perspective du tunnel et de ce renouveau économique dont nous avons tant besoin.

Comment aménager ? Par la concertation !

La concertation, messieurs les ministres, vous l'avez peut-être négligée à certains égards dans un récent passé et vous avez dû constater qu'on ne pouvait pas s'en passer si l'on voulait mobiliser les dynamismes. Il faut donc qu'elle ait lieu, d'abord, entre tous les représentants des pouvoirs, comme elle a eu lieu en ce qui concerne les liaisons autoroutières.

De ce point de vue, nous nous sommes fait entendre du ministre de l'équipement dont nous avons voulu qu'il redevienne le ministre de l'aménagement du territoire et exprime une volonté d'aménager le territoire à partir de ces axes structurants que plusieurs orateurs, de la majorité ou de l'opposition, ont évoqués.

La concertation que nous avons voulue au niveau national pour les liaisons autoroutières a donc eu lieu et elle a donné un bon résultat, qui a été inséré dans le schéma directeur présenté voilà quelques jours par le Gouvernement.

Ce V de la victoire comprend maintenant non pas seulement une branche droite vers Lille mais également une branche gauche vers Calais et Londres, qui nous donnera enfin une autoroute vers la Picardie, le littoral du Pas-de-Calais et Londres. Si bien que les Anglais, dont on nous dit qu'ils viendront de Londres par millions - et certainement en doublant les chiffres actuels - pour affaires ou pour se reposer, seront au moins tentés de prendre la route de la France plutôt que celle de la Belgique.

Voilà le bon résultat d'une concertation, que nous souhaitons, monsieur le ministre des transports, poursuivre avec vous pour les liaisons ferroviaires, problème qui mérite de votre part une attention allant au-delà des chiffres que certains de vos collaborateurs ont dû vous présenter.

Avez-vous déjà pris le train pour vous rendre de Lille à la Côte d'Opale ? Si vos administrés d'Orléans devaient supporter une telle épreuve, vous militeriez en faveur d'une liaison ferroviaire rapide.

De même, je regrette, comme M. le maire de Boulogne, que la liaison ne soit toujours pas électrifiée de Calais à Amiens. M. le ministre nous a fait valoir, en commission de la production, que cela coûterait 1 400 millions de francs. Je souhaite que cette question soit revue.

Mais l'aménagement du territoire ne se limite pas à la construction de liaisons routières ou ferroviaires. Celles-ci n'en constituent qu'un aspect. Il faut établir un plan d'aménagement des espaces et un plan de formation des hommes si l'on veut que ces derniers profitent des perspectives nouvelles de la vie économique que le tunnel sous la Manche va ouvrir.

C'est pourquoi nous demandons que cette concertation se déroule dans une structure adaptée. Vous ne réaliserez pas cet aménagement du territoire comme celui du Bas-Languedoc. D'ailleurs, nous ne le voudrions pas, car ce fut un aménagement technocratique. Nous souhaitons un aménagement démocratique, auquel participent les représentants de l'Etat, les élus nationaux, régionaux et départementaux, des représentants des chambres de commerce, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture. Tous doivent se concentrer autour d'une table.

C'est ainsi qu'on pourra faire œuvre cohérente pour l'aménagement de la Côte d'Opale - un nom qui doit pouvoir faire rêver les Français et qui a fait rêver des générations d'Anglais ! Cette côte est longue de 180 kilomètres et son arrière-pays couvre environ cinquante kilomètres. Elle a une vocation touristique. Encore faut-il, pour que le tourisme s'y

développe, convertir les esprits, aménager l'espace, créer des équipements publics et privés. A quoi bon attirer des touristes anglais si l'on ne peut les héberger ? Sept à huit millions de Britanniques viennent chaque année dans notre pays. Or notre région ne peut en accueillir que 10 p. 100. Aussi les Anglais ne passent-ils qu'une nuit ou deux, au maximum, dans le Nord - Pas-de-Calais.

Si nous voulons que l'échéance de 1992 stimule les Français du Nord de la France, nous devons nous attacher à faire de cette région une grande région touristique. Mais, attention ! pas « touristique » au sens où l'entend Trigano ! Pas touristique au sens de « vacances d'été » à l'issue desquelles on baisse le rideau ! Non ! Touristique tout au long de l'année !

Ainsi, les 65 millions d'habitants du Nord-Ouest de l'Europe constitueront un formidable potentiel touristique pour les régions Nord - Pas-de-Calais et Picardie.

Mais M. le président semble estimer que j'ai épuisé mon temps de parole. Je reprendrai donc la parole une autre fois sur ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F., du R.P.R. et Front national [R.N.]*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Derosier.

M. Bernard Derosier. Messieurs les ministres, s'il est une formule utilisée parfois par tel Premier ministre de vos amis, c'est bien celle qui nous a annoncé en d'autres temps le « bout du tunnel » - tunnel auquel faisait allusion à l'instant notre collègue Léonce Deprez. (*Sourires.*)

M. Jean Le Garrec. Très bien !

M. Bernard Derosier. Deux projets de loi nous sont soumis ce soir. Ils font l'objet d'un seul débat. C'est en soi une bonne chose, puisque l'objectif est unique : à savoir mener à son terme le grand projet consistant à relier la Grande-Bretagne au reste de l'Europe, donc à la France, et en particulier au Nord - Pas-de-Calais.

Il est difficile de ne pas avoir une approche régionaliste dans un tel débat. Le grand nombre d'orateurs élus des deux départements les plus concernés en témoigne. Je suis sûr que tous l'ont fait - du moins est-ce mon cas - en tant que représentants d'une région qui fait partie intégrante de la France et qui place tous ses espoirs dans la réalisation de cet équipement.

Je ne commenterai pas, après les orateurs qui m'ont précédé, le détail de ces projets de loi, dont l'adoption par le Parlement précèdera, je l'espère, le prochain aboutissement de la procédure législative au Royaume-Uni, aussi longue et complexe que la nôtre est simple et rapide.

A ce propos, messieurs les ministres, il serait intéressant de connaître l'avis du Gouvernement français sur le déroulement de la procédure britannique et les risques de remise en question du projet.

Faut-il le rappeler, la condition première à l'exécution de ce grand projet, envisagée sous les formes les plus diverses depuis plus d'un siècle, était l'affirmation d'une réelle détermination gouvernementale de lui donner corps.

Il est revenu au Président de la République ainsi qu'aux gouvernements qui se sont succédé au long de la précédente législature de conduire ce projet de l'utopie à la réalité.

Permettez-moi de le considérer non sous l'angle des textes et de la procédure, mais davantage dans la perspective de l'aménagement du territoire, qui est au cœur du débat d'aujourd'hui.

S'il ne procède que de la seule volonté des gouvernements français et britannique, le tunnel sous la Manche est d'abord un projet pour l'Europe, et il est significatif que, au banc du Gouvernement, ce soit le ministre chargé des affaires européennes qui présente l'un des deux projets. Ce n'est pas une affaire étrangère : c'est une affaire européenne.

De toute évidence, il affirmera l'unité européenne, en rattachant physiquement le Royaume-Uni au continent, au moment même de l'application de l'Acte unique et de l'instauration du grand marché européen.

L'élan décisif qui sera alors donné à l'édification communautaire doit être préparé dès aujourd'hui par une politique d'aménagement du territoire à l'échelle européenne. A cet égard, la conception d'un maillage d'infrastructures de transports assurant l'équilibre entre les différentes régions d'Europe revêt un caractère de priorité.

Dans cet esprit, il est de l'intérêt du pays tout entier que le Nord de la France et Lille, métropole régionale, constituent l'un des principaux carrefours de communications et d'échanges dans l'ensemble européen.

Récemment, le ministre français de l'équipement, en représentant les projets d'infrastructures autoroutières, a souligné la place de la France au centre des communications européennes.

Dans cette France, le Nord a une position privilégiée - qu'il n'a pas toujours eue dans l'Histoire -, puisque c'est la zone frontalière entre plusieurs pays européens.

Telle était bien l'ambition du protocole d'accord conclu entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais en mars 1986 : employer toutes les ressources de la planification décentralisée de sorte qu'en 1993, les infrastructures de transports irriguent, depuis le débouché du lien fixe, l'ensemble des liaisons Nord-Sud tournées vers la région parisienne et des liaisons Est-Ouest tournées vers le Royaume-Uni et l'Europe du Nord.

Après mon collègue et ami Roland Huguet, je vous demande à mon tour, monsieur le ministre des transports, de donner des suites concrètes à ce protocole d'accord de mars 1986.

J'évoquais tout à l'heure le deuxième comité interministériel d'aménagement du territoire réuni par le Premier ministre, qui a décidé de hâter l'exécution du programme routier et autoroutier pour la prochaine décennie.

Force est de constater que le Nord ne recueille pas les fruits espérés de cet effort consenti par l'Etat.

Ainsi la rocade Nord-Lorraine, qui vise à étendre vers l'intérieur la zone d'attraction des ports français de la mer du Nord et de la Manche, à rompre l'isolement du Valenciennois, du Cambrais et du bassin de la Sambre, par exemple, et à améliorer le transit entre la Belgique et la France, sera-t-elle achevée longtemps après l'ouverture du lien fixe, faute de crédits prévus à cet effet.

Il en est de même de l'aménagement de la R.N. 41, des plates-formes de transport de Lomme et de Roncq dans la métropole lilloise, de la rocade nord-ouest de Lille, toutes infrastructures qui attendent que l'Etat veuille bien respecter ses engagements envers les collectivités territoriales.

Et devant des problèmes de cette nature, ce ne sont pas les solutions préconisées par M. Blot, se prenant sans doute pour un nouveau Napoléon et partageant les départements français...

M. Yvan Blot. Ce n'est pas Napoléon qui a créé l'Ile-de-France !

M. Bernard Derozier. ...qui résoudre les problèmes du nord de la France, en particulier des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

M. Christian Baeckeroot. Ce ne sont en tout cas pas les socialistes !

M. Bernard Derozier. Une région en mutation dont certaines zones ont plus de moyens que d'autres ne peut se permettre de compter des départements pauvres et d'autres qui le soient un peu moins.

Une action de solidarité nationale est indispensable. Elle doit être fondée sur les décisions des collectivités territoriales concernées. Nous attendons que le Gouvernement engage une telle action.

Le Gouvernement se déclare soucieux de favoriser le développement équilibré des régions françaises et de les ouvrir sur l'Europe, bref, de mener une véritable politique d'aménagement du territoire, conforme aux intérêts du pays et aux exigences de la solidarité nationale.

Au nom de ces principes, les élus du Nord et du Pas-de-Calais sont fondés, me semble-t-il, à vous demander le simple respect des engagements contractés par l'Etat dans le cadre du 9^e Plan, qui se termine à la fin de l'année prochaine.

J'ajoute, pour ma part, que la pleine réussite du projet de lien fixe est de toute évidence liée au devenir du contrat de Plan, qui paraît compromis par un certain désengagement de l'Etat des missions essentielles qui lui incombent, et auxquelles il se dérobe.

J'aimerais vous entendre à ce propos, monsieur le ministre des transports, car nous sommes inquiets.

Une grande partie de la population du Nord - un récent sondage en témoigne - attend beaucoup de ces deux grandes réalisations que sont le lien fixe dont nous débattons aujourd'hui et le T.G.V.-Nord, dont la décision finale pour le tracé et la réalisation vous appartient.

Or il s'agit d'un tunnel ferroviaire. Un problème n'est pas réglé : l'usage même de ce lien fixe par ceux qui ont la charge des transports ferroviaires : en France, la S.N.C.F. ; en Grande-Bretagne, les chemins de fer britanniques. La négociation avec Eurotunnel est, sinon bloquée, pour le moins difficile.

Monsieur le ministre, l'affaire est trop importante pour que le Gouvernement français ne s'y intéresse pas. Je souhaiterais que vous nous rassuriez également sur ce point.

L'occasion est donnée à la communauté nationale et à ceux qui ont en charge ses destinées, c'est-à-dire vous-mêmes, messieurs les ministres, de prendre réellement en considération les intérêts d'une région de 4 millions de Françaises et de Français, confrontés depuis près de trente ans aux difficultés conjoncturelles et structurelles de notre industrie.

Je vous saurais gré, messieurs les ministres, d'éclairer la représentation nationale sur les intentions du Gouvernement au-delà même de l'adoption de ces deux projets de loi - projets de loi que nous voterons parce que nous en avons voulu et réalisé le contenu, et qu'ils sont aujourd'hui l'aboutissement d'un équipement décidé par nous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Pascal Clément.

M. Pascal Clément. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, il semble, à en juger par les différentes interventions, que, pour la France, ce débat soit en quelque sorte banalisé, alors que, au Royaume-Uni, il revêt un caractère passionnel, à tel point qu'on s'y demande si la question se posera dans les mêmes termes en France et si la France ratifiera le traité.

En tant qu'élu de la Loire, je réagis certainement avec plus de détachement que mes collègues - ô combien respectables ! - du Nord et du Pas-de-Calais, dont le président du conseil général vient d'intervenir.

M. Bernard Derozier. Du Nord, et non du Pas-de-Calais !

M. Pascal Clément. Je pensais effectivement au département du Nord, mon cher collègue, mais le président du conseil général du Pas-de-Calais avait parlé auparavant !

Je suis conscient qu'il y a incontestablement, pour tous les élus de cette grande région française, un bel espoir de voir enfin exploiter ces rivages tournés vers l'Angleterre, cette façade maritime qui ne bénéficie pas - peut-être pas par notre faute, du reste, mais probablement par la faute de nos voisins anglais - d'une ouverture économique suffisante pour assurer son développement.

Pour ma part, alors que nous avons parlé de la France toute la soirée, je parlerai, de manière un peu paradoxale, de l'Angleterre. Pourquoi pas ? Je voudrais vous confier ce que j'ai cru y découvrir et vous rappeler que nous avons frôlé la ratification du lien fixe en 1974.

Cette année-là, l'affaire était déjà « bouclée », mais le gouvernement anglais lança alors l'idée de doubler la ligne du Kent vers Londres - le Kent étant la grande banlieue, la Côte d'Azur anglaise. Comme vous le savez, si l'on travaille à Londres, on vit dans le Kent. Le gouvernement anglais croyait bien faire, mais cette seule proposition a suffi à faire avorter instantanément l'opération.

Le problème n'est ni technique, ni politique, mais simplement humain, puisqu'il touche la vie quotidienne des Anglais qui vivent à 25, 30, 50 ou 100 kilomètres de Londres et s'y rendent tous les jours. Voici trois semaines, j'ai eu l'occasion de faire le voyage, entre Londres et le terminal, à côté du conducteur de l'autorail. J'ai ainsi découvert que la moitié de la portion intéressée par le trajet futur du train à grande vitesse ne comporte qu'une seule voie et que, de part et d'autre de cette voie unique, il y a des maisons tout le long. Je comprends que personne ne veuille bouger !

Je me suis rendu à la Chambre des lords, qui, après la ratification par les Communes, étudie la question. Je pensais naïvement que la Chambre des lords n'avait pas d'importance. Quelle erreur ! J'ai découvert le *select committee* - le

comité de sélection - qui écoute tous les avocats des parties, lesquelles défendent pied à pied leur parcelle de terrain d'une façon qui nous laissent, nous, parlementaires français, totalement ahuris.

Jamais, pas une seconde, nous n'imaginons qu'une procédure d'expropriation puisse se dérouler devant le Parlement français, voire une commission. Or, là bas, c'est ce qui se passe ! Si bien que je suis sorti de là totalement ébahi !

M. Jean Le Gorce. Nous aussi !

M. Pascal Clément. Je me demandais comment il était possible qu'un tel projet, soumis à de telles contraintes, puisse donner lieu à une manifestation d'esprit démocratique aussi exceptionnelle. Tout remonte au niveau du Parlement, où tout est examiné dans sa complexité mais dans une transparence poussée à l'extrême. Il s'agit d'une affaire très longue.

Je me suis rendu par la suite dans les villes intéressées - je vous passe le détail - où je n'ai découvert que des Anglais vraiment opposés au projet sauf dans la ville terminale. Si bien que je finissais par m'interroger : en France, ne rêvait-on pas en attendant de voir un pays, naïvement, et de nuit probablement - je ne m'étais pas trompé - ratifier tout uniment un traité qui semble aller de soi ?

Je constate que nous n'avons pas pris conscience en France de l'ampleur du problème qui se pose à nos voisins anglais. Pardonnez-moi de tomber peut-être dans le truisme, mais les Anglais sont extraordinairement réticents quand ils doivent se résoudre à ne plus vivre dans une île ! M. Sherwood - je cite son nom, parce que l'idée me vient - propriétaire de la Sealink, a lancé une campagne de plusieurs millions de livres pour expliquer que le jour où la Grande-Bretagne cesserait d'être une île elle cesserait aussi d'être la Grande-Bretagne. Selon cette campagne, le jour où elle aurait un lien fixe, sa sécurité serait automatiquement menacée. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Envisager un tunnel, ce serait incontestablement prêter le flanc à un risque d'invasion, proclame-t-on !

M. Louis Mexandeau. Si le tunnel avait existé, le général Boulanger ne serait pas allé en Belgique ! (*Sourires.*)

M. Pascal Clément. Les Anglais ont été sensibles, vous le devinez, au fait que leur pays n'a pas été occupé comme la France.

M. Roland Huguet. Et Guillaume le Conquérant ?

M. Pascal Clément. Monsieur Huguet, laissez-moi continuer ! Pour une fois que ne parle pas de vous, vous semblez le regretter ! Je parle seulement des Anglais.

La campagne de l'homme d'affaires propriétaire d'une ligne de ferries a pris une proportion considérable sans se heurter à aucune « contre-publicité » gouvernementale.

M. Jean le Gorce. C'est la démocratie !

M. Pascal Clément. Pour des raisons de déontologie et de pratique démocratique, le gouvernement britannique ne peut pas répondre à ces campagnes de publicité. On a assisté à une campagne contre le lien fixe mais il n'y en a aucune en sa faveur !

Puis s'est produite cette abominable et douloureuse catastrophe du *Herald of free enterprise*, à Zeebrugge, le lendemain du jour où je rentrais d'Angleterre. J'ai téléphoné immédiatement à quelques amis anglais que j'avais rencontrés là-bas. Tous m'ont dit que du jour au lendemain le climat psychologique avait totalement changé.

Nous ne nous rendons pas compte, nous, Français, que, à cause de ces malheureux martyrs de la voie maritime, le peuple anglais s'était tout d'un coup demandé si le lien fixe n'était pas plus sûr. Nous n'avons pas vu les difficultés britanniques : or elles étaient infiniment plus grandes qu'on ne l'imagine, compte tenu de l'histoire anglaise et de la volonté des Anglais de ne pas avoir de « rattachement » ou de point d'ancrage dans l'Europe. Nous devons peut-être saisir là la seule chance, dans les prochaines années, de voir ratifier - avant une possible dissolution de la Chambre des communes - le traité sur le lien fixe.

Enfin, pensons à l'originalité du projet. De ce point de vue, nos amis socialistes affichent quelque autosatisfaction : ce serait, selon eux, une opération éminemment socialiste... (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)...

M. Louis Mexandeau. En tout cas, ce n'est une opération ni barriste ni boulangiste !

M. Pascal Clément. Mais je n' imagine pas que le financement eût pu être totalement privé, si les socialistes avaient encore été au pouvoir ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je tiens à rendre hommage aux ministres présents ici : il s'agit d'une opération sans précédent. Dans la philosophie libérale, incontestablement, il n'y a pas de précédent ! Mais, moi, j'aimerais que ce soit un vrai précédent ; que demain nous puissions avoir un ouvrage de cette qualité, de cette dimension, ou de ce coût en faisant appel à l'épargne publique.

Cette originalité vaut qu'on salue ce soir à la fois le moment historique que nous vivons à quelques-uns, et la novation économique - c'est aussi une première - dans l'histoire de nos deux pays, une telle réalisation est rarissime, sur le plan des principes, qu'il s'agisse de l'économie ou du rapprochement des pays. C'est un acte fantastique que de rappliquer durablement la Grande-Bretagne au continent européen !

M. Louis Mexandeau. Souvenez-vous de la bataille d'Hastings !

M. Pascal Clément. Mes chers collègues, je sais fort bien que vous considérez tous que l'aménagement du territoire de votre département est prioritaire. Vous vous en préoccupez naturellement.

Mais ce soir nous vivons une heure particulière, totalement heureuse...

M. René André. Oh !

M. Pascal Clément. ... sans doute inconcevable, il y a une cinquantaine d'années, voire cinq ou six ans.

L'évolution des esprits tient à la pression des événements en Europe, à l'avancée des idées européennes. Nous en parlons tous en rappelant la date-butoir de la mise en œuvre de l'Acte unique. Elle prend corps avec le tunnel et avec la ratification du lien fixe européen.

C'est l'un des plus beaux espoirs de développement de l'Europe pour la fin du siècle : il s'agit sûrement de l'un des plus grands tournants de l'histoire. Nous le vivons, comme toutes les choses essentielles, dans une sorte d'indifférence. C'est sûrement la preuve qu'elle est fondamentale. Je vous remercie mes chers collègues de m'avoir écouté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.F. et sur plusieurs bancs du groupe R.P.R.*)

M. le président. Merci de cet excellent compte rendu de voyage, mon cher collègue. (*Exclamations sur les bancs du groupe U.D.F.*)

La parole est à M. René André.

M. René André. Député de la Manche et Bas-Normand, je commencerai par rappeler un proverbe répandu dans la Manche.

M. Roland Huguet. En flamand ?

M. Louis Mexandeau. En normand ?

M. René André. Selon ce proverbe « une grande confiance n'exclut pas une petite méfiance ».

Cette petite méfiance, je tiens - dussé-je déplaire à mon collègue Clément - vous l'exprimer très simplement.

Les orateurs qui m'ont précédé ont fait, pourquoï le cacher, un acte de foi - certainement pas aveugle - dans la liaison transmanche. Pour ma part, député du département de la Manche, je me contenterai d'un acte d'espérance : puisse mon département à l'avenir ne pas devoir faire, à propos de cette liaison transmanche, acte de pénitence !

Pourquoï ces propos quelque peu pessimistes dans une ambiance où l'orateur précédent a parlé d'une « heure joyeuse » ? C'est que le département de la Manche, grâce à une liaison maritime au départ de Cherbourg, port qui a connu de grandes heures de gloire, assure actuellement une grande part du trafic entre la France et l'Angleterre. Or, il est à craindre que ce trafic ne subisse une baisse considérable lorsque le tunnel sera en service. Le port de Cherbourg

- mon collègue, M. Mexandeau, ne me démentira pas - a déjà eu à souffrir de la liaison entre Caen, Ouistreham et la Grande-Bretagne.

M. Louis Mexandeau. Il y avait du pessimisme pour la liaison Caen-Porsmouth, et les craintes ne se sont pas vérifiées !

M. René André. Le département de la Manche, enclavé, craint les conséquences pour lui de la construction du tunnel sous la Manche. Je vous rappelle brièvement les handicaps dont souffre la Manche :

Le trafic maritime de Cherbourg a diminué et il va encore baisser, c'est malheureusement mathématique ; aucun T.G.V. n'est prévu dans le département ; celui-ci ne bénéficie actuellement d'aucune liaison autoroutière, sauf Paris-Caen.

La modernisation de la route nationale 13, Paris-Cherbourg, est étendue depuis des années, de même que l'électrification de la ligne de chemin de fer Paris-Cherbourg.

Bref, le département a l'impression d'être laissé pour compte de par sa position à l'extrême ouest. Peut-être est-ce la proximité de la Grande-Bretagne qui nous vaut d'être délaissés de la sorte ?

La liaison Paris-Sud Manche n'est « autoroutière » que jusqu'à Caen. Enfin j'aime mieux ne pas parler de la liaison ferroviaire Paris-Granville qui ne fait certainement pas honneur à notre société nationale.

Voilà, peut-être un peu noirci, un peu brièvement tracé - mais le trait se doit d'être bref - comment se présente le schéma routier et ferroviaire de ce département.

Nous avons - nous avons encore - un atout : le trafic transmanche par Cherbourg irrigue notre département de touristes et de voyageurs britanniques, les attirant à travers le département de la Manche, vers Saint-Malo puis vers toute la Bretagne.

Qu'advient-il si la liaison fixe voit le jour ? Je le répète, le trafic vers l'Ouest ou vers « l'extrême-Ouest », si vous préférez, risque incontestablement de diminuer. Il sera dévié vers l'Est, au détriment des départements de l'Ouest, de toute une région. Là, je ne parle pas uniquement de la Manche, car j'entrevois aussi les difficultés que subira la Bretagne. Voilà un véritable problème.

Pour nous, ce tunnel risque d'être, non pas un « sinistre » - je ne veux pas employer le mot parce qu'il est trop fort - mais une véritable et réelle difficulté : le Gouvernement se doit d'accélérer le désenclavement du département de la Manche qui assure à lui seul une part non négligeable du trafic transmanche par la voie maritime.

Ce désenclavement suppose nécessairement l'électrification rapide de la ligne Cherbourg-Paris, la modernisation de la ligne Paris-Granville et surtout - je me permets d'insister sur ce point - la mise en service de la « route des estuaires » dans sa partie normande, ou sa partie Manche, avant la mise en service du « lien fixe », qui reliera la France à la Grande-Bretagne.

M. le président. Je vous prie de bien vouloir conclure, monsieur René André.

M. René André. Je vais terminer, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la Basse-Normandie, ce n'est pas seulement Caen : c'est aussi Cherbourg, Saint-Lô, Avranches, Granville, Coutances. Toutes ces villes vivent du trafic par Cherbourg et la Grande-Bretagne. Nous craignons beaucoup pour le devenir de l'ensemble de ces villes, de toute la région.

C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir, pour ce qui est de vos compétences, faire en sorte que le réseau ferroviaire de notre région soit modernisé de façon à relever le défi qui va lui être lancé. Je vous demande de bien vouloir vous faire l'interprète auprès du Gouvernement des graves difficultés que nous risquons de rencontrer à cause de cette liaison. Faites en sorte, surtout, que la fameuse « route des estuaires » soit opérationnelle dans notre département avant que le tunnel ne soit construit. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Louis Mexandeau. Jusqu'à Rennes ?

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

M. Pierre Godefroy. Monsieur le président, messieurs les ministres, comme M. René André, je représente le département de la Manche, mais dans sa partie nord, sa partie maritime. Les liaisons transmanche ne sont pas nouvelles pour nous. C'est dans un petit port de ma circonscription en effet, Barfleur, que fut construit le *Mora*, le bateau avec lequel Guillaume le Conquérant a abordé sur les côtes de l'Angleterre, monsieur Clément !

Retournement de l'Histoire, c'est encore chez nous, à Utah Beach - dans ma circonscription également - que la flotte anglo-américaine a débarqué. Je vous signale que les Anglo-Américains parlaient une langue...

M. Louis Mexandeau. Le bas-poitevin ?

M. Pierre Godefroy. ...comprenant 40 p. 100 de mots employés autrefois par les hommes de Guillaume le Conquérant - l'anglais avait emprunté au passage 30 p. 100 de mots saxons. C'est dire si les liaisons transmanche nous tiennent à cœur. Il me suffit de tourner les yeux vers l'ouest de la presqu'île pour apercevoir...

M. Louis Mexandeau. La ligne bleue des Vosges ?

M. Pierre Godefroy. ...les îles qu'on appelle « anglo-normandes », qui parsèment la mer.

J'aurai à formuler à peu près les mêmes observations que mon ami, René André, même si je ne puis les exprimer aussi bien. Oui, monsieur le ministre, il s'agit d'une très belle opération, d'un grand événement et d'une promesse de développement pour les provinces du Nord si remarquables et si méritantes.

Mais revenons aux proverbes : il ne convient pas de découvrir saint Pierre pour couvrir saint Paul, ou l'inverse. Il faut faire très attention au développement de tout l'Ouest.

L'Europe des Six était purement « continentale », en ce sens que tous nos partenaires se trouvaient à l'Est de notre pays. L'Europe des Neuf a vécu sur un nouvel équilibre avec l'arrivée non seulement de l'Angleterre, mais de l'Irlande et du Danemark. Le port de Cherbourg a grandement profité de l'entrée de l'Angleterre dans le Marché commun. Le trafic transmanche a grossi.

Evidemment, si le Gouvernement ne prenait pas pour la route des estuaires, pour l'électrification, pour les diverses communications, les mesures nécessaires en temps utile, - avant l'effet économique du lien fixe - nous risquions un contrecoup fâcheux de la construction du tunnel. Les habitants du Cotentin, qui me tient à cœur, ont donné leur acquiescement à la communauté nationale pour accueillir sur leur territoire des installations nucléaires extrêmement importantes, notamment l'usine nucléaire de La Hague et l'usine électronucléaire de Flamanville. Nous avons été plus généreux que le Gouvernement.

M. Louis Mexandeau. C'est à ce moment-là, monsieur Godefroy, qu'il fallait demander l'électrification, parce que nous, nous avons le nucléaire et l'électricité ! Les Bretons n'ont pas voulu du nucléaire...

M. le président. Monsieur Mexandeau, vous n'avez pas la parole.

Poursuivez, monsieur Godefroy.

M. Louis Mexandeau. Vous le savez bien, monsieur Godefroy.

M. Pierre Godefroy. Monsieur Mexandeau, la baie des Veys nous sépare ; vous êtes du Calvados, pas de la Manche.

Je ne m'exprime pas souvent dans cette assemblée, je ne prononce pas de longs discours. J'essaie qu'ils soient sensés et sages afin de donner au Gouvernement des indications très claires...

M. Charles Revet. Très bien !

M. Pierre Godefroy. Monsieur le ministre, faites quelque chose pour nous, en temps utile, et proclamez-le afin que nous puissions rassurer nos populations qui ont besoin d'espérer en l'avenir. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. le président. La discussion générale commune est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles de chacun des deux projets de loi est de droit dans le texte du Gouvernement.

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

M. Bernard Bosson, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Mesdames, messieurs les députés, ce débat permet de mieux cerner l'ampleur et les conséquences d'un immense projet. Nous avons d'ailleurs cinq années pour réaliser l'ensemble de ses mesures d'accompagnement.

M. Blot nous a exhortés tous deux, Jacques Douffiagues et moi-même, à être les ducs de Guise du Calaisis. En le remerciant de l'honneur qu'il nous fait, je lui répondrai que nous préfererions un sort moins agité et une autre fin ! (*Sourires sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. Louis Mexandeu. Ce n'est pas le même duc de Guise !

M. le ministre chargé des affaires européennes. J'en viens aux boutiques hors taxes. Elles sont apparues, aux yeux des négociateurs, comme indispensables pour la rentabilité de l'entreprise. Des simulations ont été faites dans l'hypothèse de leur suppression sur tous les modes de transport au début de 1993, date de la mise en place du marché intérieur, encore que, nous ne sachions pas ce qui se passera à cette date. Aux termes de la proposition de septième directive communautaire sur les franchises fiscales, en effet, elles seront maintenues, évidemment, pour les voyages extra-communautaires et, éventuellement, pour les petites boutiques dans les voyages intra-communautaires. Nous verrons bien. Tout dépendra de l'évolution de la réglementation communautaire.

S'agissant de votre proposition de créer un office franco-britannique pour la jeunesse, vous savez quelle est notre volonté de multiplier les jumelages pour favoriser les contacts entre les jeunes tout en évitant qu'ils sélectionnent les familles d'accueil. Le but est qu'ils apprennent à se connaître et à se respecter pour constituer une Europe qui s'enrichisse de ses différences.

Vous connaissez aussi la position du gouvernement français sur le programme Erasmus de mobilité des étudiants. Nous espérons que la proposition française fera l'unanimité. Pour l'instant, la position britannique en matière de recherche et en matière d'échanges de jeunes est encore réservée.

Sur tous ces points, et quelques autres, comme la « carte jeune », je ne développerai pas plus longtemps les propositions qu'a faites le Gouvernement dans le « Livre bleu » pour la culture et l'éducation, à la veille du trentième anniversaire du Traité de Rome, à nos onze partenaires et à la Commission. Nous y voyons un enrichissement, une source de réflexion. En tout cas, nous sommes tous bien sur la même longueur d'ondes.

MM. Blot, Porteu de la Morandière et Schenardi ont évoqué l'éventualité de l'inscription dans le cahier des charges d'une clause de préférence, nationale ou régionale, pour l'emploi. Chacun d'entre nous est libre de penser ce qu'il convient de faire sur ce point. Mais une telle clause encourrait les foudres de la Cour de justice des communautés européennes, car elle serait radicalement contraire à l'article 48 du Traité de Rome.

M. Jean Le Garrec. Très bien !

M. le ministre chargé des affaires européennes. En fait, c'est la région Nord - Pas-de-Calais qui profitera de l'essentiel des retombées en matière d'emplois.

M. Huguet a posé des questions juridiques auxquelles Jean Auroux, dont le rôle fut décisif dans l'élaboration du traité (*Très bien ! et sourires sur les bancs du groupe socialiste*) - c'est un fait -, aurait pu répondre mieux que quiconque.

S'agissant des pouvoirs de la commission intergouvernementale et de l'interprétation de l'article 10, paragraphe 8, l'exercice réglementaire demeure évidemment du pouvoir du Gouvernement et la commission n'a qu'un rôle de participation à une élaboration préalable. L'action de la commission ne modifierait donc pas les compétences du pouvoir exécutif ou du pouvoir législatif.

C'est la raison pour laquelle l'article 27, paragraphe 4, de la concession prévoit que force exécutoire doit être donnée en droit interne aux règlements qui sont élaborés avec la participation de la commission. Cette disposition prouve pour

les règlements, et *a fortiori* pour les mesures législatives, qu'ils n'ont pas par eux-mêmes force exécutoire en droit français.

M. Roland Huguet. Bien !

M. le ministre chargé des affaires européennes. Pour ce qui est de la possibilité offerte par l'article 7 du traité de négocier un accord particulier relatif au droit de travail et à la sécurité sociale, la négociation d'un tel accord n'est pas envisagée pour l'instant. Son utilité n'apparaît pas évidente puisque le droit social de chacun des deux pays va s'appliquer aux travailleurs, des deux bords, jusqu'au point de rencontre. Il s'agit donc d'une faculté appelée à jouer en cas de besoin.

S'agissant de la liberté tarifaire et de la concurrence, je vous indique que, conformément aux articles 12 du traité et de la concession, cette liberté s'exerce, bien sûr, dans le cadre du droit national et du droit communautaire de la concurrence. Cela signifie, par exemple, que les dispositions de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 permettraient d'engager diverses actions contre les concessionnaires qui, en matière de prix, abuseraient de leur position à l'évidence dominante sur le lien fixe, ce qui conduirait automatiquement à des injonctions ou même à des sanctions pécuniaires qui sont d'ores et déjà parfaitement possibles.

Par ailleurs monsieur Huguet, je rappelle que deux protocoles d'accord sont en cours de négociation, l'un sur le contrôle aux frontières - un seul contrôle fait par les deux pays à l'entrée du tunnel, de chaque côté -, l'autre sur le règlement de procédure arbitrale.

Par ailleurs, certaines mesures concernant la défense et la sûreté de la liaison fixe font l'objet des discussions, dont j'ai parlé tout à l'heure, entre les gouvernements.

Ces accords seront, dans la mesure où ils entrent dans le champ d'application de l'article 53 de la Constitution, soumis à l'autorisation parlementaire de ratification. S'agissant de l'emploi de l'indicatif à l'article 10, paragraphe 8 du traité, l'interprétation que fait le Gouvernement de ces dispositions est que l'intervention gouvernementale est indispensable, qu'elle est donc impérative, et non indicative, pour mettre en vigueur les règlements applicables à la liaison fixe.

Je crois avoir répondu brièvement à l'ensemble des points juridiques que vous aviez soulevés, monsieur le député.

M. Roland Huguet. Je vous en remercie !

M. le ministre chargé des affaires européennes. M. Auedé a repris le discours « anti-Communauté européenne » traditionnel. La réponse...

M. Rémy Auedé. La réponse traditionnelle !

M. le ministre chargé des affaires européennes. ... que je devrais faire ce soir serait beaucoup trop longue puisque nous ne sommes pas dans un débat général sur l'Europe. Je préfère donc m'abstenir, d'autant plus qu'il est allé jusqu'à accuser l'ensemble de ceux qui ont pu signer les documents, ou qui peuvent ce soir les proposer à la ratification, d'être au service du seul grand capital, fût-ce au détriment de l'intérêt national. Je crois donc préférable de ne pas répondre du tout à ces propos.

M. Rémy Auedé. Réponse en effet traditionnelle !

M. le ministre chargé des affaires européennes. Mais elle est correcte.

Monsieur Léonce Deprez, puis-je, sans que cela constitue une réponse dilatoire puisque Jacques Douffiagues y reviendra dans un instant, vous répondre sur les aménagements réclamés, en tant que riverain d'un tunnel, le tunnel de Mont-Blanc, lien fixe par rapport aux cols qui étaient des liens plus ou moins distendus ? (*Sourires.*) Lorsque le général de Gaulle est venu l'inaugurer, aucun aménagement, aucune route et encore moins d'autoroute n'étaient prévus. Il avait alors dit : « La fonction créera l'organe. » Je peux témoigner de la véracité du propos. Je suis certain que vous vérifierez, bien au-delà du plan d'aménagement qui est d'ores et déjà prévu et sur lequel Jacques Douffiagues vous donnera des précisions tout à l'heure, qu'en la matière la fonction crée l'organe.

M. Derosier et M. Clément ont posé des questions sur l'état de la procédure britannique. Le gouvernement britannique nous démontre chaque jour sa ferme volonté d'aboutir à la transposition en droit interne britannique de l'ensemble du contenu des éléments du traité et de la concession. Je ne reviens pas sur le problème de la liaison physique avec Londres, problème délicat s'il en est, dont parlera M. Jacques Douffiagues.

L'examen de l'introduction du traité dans le droit britannique se poursuit devant la Chambre des lords dans un climat qui, depuis peu il est vrai, paraît apaisé. Les amendements déposés jusqu'à présent - il y en avait peu il y a quelques semaines, il y en a maintenant - sont purement techniques. Quant à la troisième lecture devant la Chambre des communes, elle dépendra des résultats des élections britanniques, qui pourraient soit l'accélérer soit la retarder. Nous verrons bien ce que décidera souverainement le gouvernement britannique.

Monsieur Fèvre, des procédures d'information ont suscité, c'est vrai, une quantité colossale de pétitions et de demandes d'audition par la commission d'enquête de la Chambre des communes, dont parlait M. Pascal Clément tout à l'heure : 4 845 requêtes - ce qui n'est pas rien - examinées une à une. Mais cela n'a pour conséquences que de freiner la procédure sans autre influence sur le fond.

Voilà en ce qui concerne la partie des réponses qu'il m'appartenait de vous faire avant que M. Jacques Douffiagues prenne le relais.

Vous me permettrez simplement, en conclusion, de remercier tous ceux d'entre vous qui ont souligné l'importance historique et symbolique de cet arrimage du Royaume-Uni et de l'Irlande au continent, participant ainsi, au moment de la mise en œuvre du marché unique européen, non seulement à la réalisation d'une communauté économique, mais à la construction d'une communauté fraternelle des hommes qui est pour nous la chose la plus importante. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. et sur quelques bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Mesdames, messieurs les députés, au cours de ce débat est apparu un avis unanime pour estimer que nous discutons d'un grand projet, porteur d'un grand espoir. Oui, celui-ci suscite, dans son principe, une adhésion unanime, et nous nous en réjouissons. Mais il soulève également des inquiétudes tout à fait légitimes, notamment dans une région très gravement touchée par des problèmes économiques et des difficultés d'emploi. Toutes les questions qui ont été posées sont donc tout à fait naturelles, et même si je n'y réponds pas ce soir point par point - sinon le débat pourrait durer très longtemps -, je peux vous assurer que le Gouvernement vous a écoutés et entendus.

C'est vrai, des plages d'incertitudes demeurent, et demeureront tant que la réalisation ne sera pas achevée.

De la droite à la gauche, les mêmes interrogations ont été exprimées, avec des expressions différentes, mais qui recourent probablement des préoccupations identiques, qu'il s'agisse de l'ouvrage lui-même, des problèmes d'emploi et de formation qui lui sont liés, de l'environnement, des grandes infrastructures, de l'aménagement du territoire, du plan d'accompagnement, ou encore de la capacité des partenaires à trouver en temps opportun les financements nécessaires et à négocier de façon convenable les conditions pratiques de réalisation et, surtout, d'exploitation du tunnel.

Les discussions en cours avec les chemins de fer sont à cet égard significatives. Ce sont ces différents points que je souhaite reprendre rapidement en les regroupant.

D'abord, l'ouvrage, sa consistance, sa capacité d'écoulement du trafic et ses évolutions ou son doublement éventuel. M. Fèvre et M. Huguet, notamment, m'ont interrogé sur ce point. En ce qui concerne le choix du tunnel, le projet d'Eurotunnel a été retenu en partie parce qu'il minimisait les aléas techniques. J'ai eu l'occasion de l'indiquer, c'est celui qui se rapprochait le plus du projet que nous avons connu il y a une dizaine d'années. Dans ces conditions, la nature géo-

logique des sols étant connue - il s'agit de la craie bleue - et les techniques utilisées bien maîtrisées, les risques seront minimisés. Bien entendu, ils ne sont pas nuls - ce serait impossible dans une opération de cette ampleur, chacun en sera conscient. Mais nous avons la certitude qu'il est le seul à pouvoir déboucher sur un engagement sans arrière-pensées entre les partenaires, qu'il s'agisse des partenaires étatiques ou des concessionnaires.

Sur les conditions d'utilisation de ce tunnel et, notamment, la vitesse des trains, je rappellerai, sans entrer dans le détail, l'obligation qui est faite de construire un tunnel susceptible d'accueillir des trains roulant à 160 kilomètres à l'heure. Par ailleurs, les concessionnaires devront maintenir un système de navettes fréquent et efficace. Dans l'hypothèse, et j'y reviendrai, où le T.G.V. pourrait être réalisé, c'est deux fois 15 millions de voyageurs qui transiteraient par le tunnel, 15 millions par le réseau ferroviaire et 15 millions par les navettes. Il doit donc y avoir la possibilité de faire circuler dans de bonnes conditions ces deux ensembles.

S'agissant des délais de doublement éventuel de l'ouvrage par un ouvrage routier, M. Huguet a indiqué qu'ils lui paraissent très longs, compte tenu des perspectives de développement très rapide du trafic à l'échéance de 2003.

L'exclusivité qui est consentie au concessionnaire et les délais qui ont été fixés doivent être appréciés de façon tempérée. D'une part, parce que l'engagement du concessionnaire de présenter un projet de liaison routière est fixé à l'an 2000, c'est-à-dire moins de sept ans après la mise en œuvre du tunnel et, en tout état de cause, avant que les trafics de pointe puissent s'écouler. D'autre part, parce que, en cas d'absence d'accord sur cette liaison, les gouvernements pourront lancer dès 2010 une consultation concernant une nouvelle liaison, dont la mise en service interviendrait en 2020.

On peut penser que ces perspectives sont tout à fait raisonnables et réalistes. En effet, de deux choses l'une. Ou bien il y a véritablement un besoin de trafic et donc un besoin d'écoulement de ce trafic ; à ce moment-là, il n'y a pas de raison que le concessionnaire lui-même ne présente pas un nouveau projet dont la rentabilité serait, par définition, assurée. Ou bien les perspectives de trafic entre 2000 et 2010 ne justifient pas ce doublement, et alors la crainte que vous exprimez, monsieur Huguet, n'aura pas de raison d'être.

S'agissant maintenant des problèmes d'emploi et, accessoirement, de formation qui ont été évoqués tant par M. Vasseur ou M. Blot que par M. Barthe ou M. Porteu de la Morandière, notamment, je rappelle que ce grand chantier va créer de nombreux emplois, d'abord pendant la durée de la construction et ensuite et surtout, peut-être - car nos préoccupations doivent être à moyen et long terme - à partir de la mise en service de l'ouvrage.

Je rappelle que, pendant la période de pointe du chantier, et notamment aux alentours des années 1990, seront employées 4 000 personnes, dont les trois quarts seront recrutés localement ou régionalement.

Par ailleurs, une fois le chantier achevé, c'est-à-dire pendant la période d'exploitation, 1 700 emplois sont prévus dès l'ouverture du tunnel et 3 000 en l'an 2000. Ils compenseront les pertes d'emploi qu'entraînera l'adaptation du transport maritime.

J'ajoute que les bénéfices pour l'industrie française sont assurés puisque l'acte de concession prévoit que les concessionnaires sont soumis aux législations et réglementations applicables à tout moment dans chacun des deux Etats, et notamment au droit communautaire. Dans ces conditions, les marchés seront dévolus par appel d'offres et l'ensemble de l'industrie française pourra donc en bénéficier. C'est ainsi que le premier tunnelier sera fabriqué par une société de Valenciennes, ce qui montre l'implication immédiate de l'industrie française, et en particulier de la région Nord-Pas-de-Calais.

Les problèmes de formation doivent trouver pour l'essentiel leur solution dans le cadre des régions, qui sont désormais compétentes en la matière. La formation fait du reste l'objet d'un certain nombre de mesures d'accompagnement prises en concertation avec les deux régions concernées.

La défense de l'environnement a été évoquée en particulier par M. Huguet et M. Schenardi. Je leur indique tout d'abord que le caractère même du chantier nécessite une procédure dynamique d'adaptation en matière d'environnement et que

cette préoccupation est au centre de la procédure de déclaration d'utilité publique. L'instruction mixte a imposé des obligations précises en ce qui concerne les trois problèmes les plus sensibles qui sont, d'abord, l'évacuation des déblais ; ensuite, la définition des points zéro, c'est-à-dire l'appréciation exacte des conditions de départ du chantier et donc l'évaluation des conséquences de la réalisation de cet ouvrage sur l'environnement ; enfin, l'insertion dans le paysage du terminal, c'est-à-dire le problème de la Z.A.C.

Le volume des déblais a été chiffré à environ 3 millions de mètres cubes. Le phasage en quatre grandes étapes de leur évacuation et de leur traitement doit permettre, le calendrier ayant déjà été fixé, d'aboutir à une bonne insertion de l'ouvrage dans le site.

Le vœu a été exprimé que le ministre de l'environnement puisse se rendre sur le site, comme nous l'avons fait, Bernard Bosson et moi-même, en compagnie du secrétaire d'Etat chargé du tourisme. Ce vœu sera transmis à son destinataire et j'ai tout lieu de penser, compte tenu de l'importance des problèmes d'environnement qui sont en jeu, que M. Carignon ira les étudier sur place avec les élus concernés.

Il fera d'autant plus facilement que les procédures d'établissement des points zéro ont été clairement définies et qu'elles couvrent l'ensemble de la question, qu'il s'agisse du bruit, du traitement des eaux de surface et des eaux de nappes, du milieu marin, de l'air, de la flore ou des paysages.

Pour ce qui est du terminal, vous savez qu'une Z.A.C. devra être créée à l'initiative de l'Etat et dotée d'un plan d'aménagement de zone. La procédure sera lancée dès la fin de l'année 1987 et se poursuivra en 1988. L'insertion du terminal dans le paysage sera étudiée dans le cadre de cette Z.A.C. et donc, par définition, en liaison étroite avec les collectivités locales.

Tous ces mécanismes prévoient une association étroite de la commission intergouvernementale et des administrations de l'Etat et le respect par le concessionnaire des conditions associées aux autorisations délivrées, notamment celles prévues à l'article 41-2 de la concession.

J'en viens aux mesures d'accompagnement, c'est-à-dire à l'aménagement du territoire et aux répercussions de ce grand projet sur l'aménagement du territoire.

Avant de reprendre les différents points que vous avez évoqués les uns et les autres, je ferai deux observations.

En premier lieu, c'est d'un plan d'accompagnement qu'il s'agit. M. Desprez a eu raison de souligner que, compte tenu de l'ampleur de l'ouvrage et de ses conséquences de tous ordres, compte tenu des chances qu'il représente pour la région mais également pour l'ensemble français à l'intérieur de l'Europe, c'est davantage une préoccupation d'aménagement général du territoire, donc de politique d'aménagement du territoire qui doit nous guider que la préoccupation de dresser un catalogue de mesures d'accompagnement. Tel était bien d'ailleurs l'inspiration que l'on trouvait à l'origine du projet. Je me tourne donc vers M. Jean Auroux pour rappeler que, s'il n'y a pas eu de loi de programme, comme l'a regretté M. Blot, l'ensemble de ces mesures d'accompagnement qui doivent constituer un tout dynamique ont été prises dans le cadre de contrats de Plan entre l'Etat et les régions. Leur caractère contractuel nous assure qu'elles correspondent aux souhaits des populations locales et témoigne de notre volonté d'intégrer cet équipement dans l'aménagement du territoire. Surtout, le recours aux contrats de Plan atteste la volonté de l'Etat de s'engager au-delà de la simple annualité budgétaire.

M. Lengagne a ainsi pu m'interroger sur les perspectives ouvertes pour la période du 10^e Plan. Si le débat n'est pas clos sur la façon dont le Plan couvrira l'accompagnement du tunnel, il est un point sur lequel M. de Charette a pu s'engager formellement, en réponse d'ailleurs à une question de M. Le Garrec, c'est qu'il y aura toujours, pour les affaires essentielles, des relations contractuelles bien définies entre l'Etat et les régions. La politique d'aménagement du territoire que vous souhaitez tous pourra donc se poursuivre dans les meilleures conditions.

Ma seconde observation préalable devrait répondre en partie à l'intervention de M. Derosier et à celles de MM. André et Godefroy. Si ce projet représente incontestablement une grande chance pour notre pays, il ne résoudra pas, à l'évidence, tous les problèmes d'aménagement à l'intérieur des régions directement concernées et, *a fortiori*, dans

les régions voisines. Je peux donc simplement rappeler que des ressources très abondantes seront mises en œuvre puisque 6 milliards de francs de crédits seront affectés au seul plan d'aménagement routier.

Cela étant, les exigences propres à la Basse-Normandie et notamment à la Manche – je prends cet exemple parce que le président d'Omano m'a entretenu, quelques jours avant que M. André ne me pose la question, de la nécessité d'électrifier ou tout au moins d'améliorer la liaison ferroviaire entre Paris et le Cotentin – seront assurément étudiées et prises en compte, mais dans un autre cadre que celui de l'accompagnement du plan transmanche. Car il ne faut pas espérer, je le répète, que l'ensemble des problèmes d'aménagement du territoire ou de desserte puissent être résolus grâce à la réalisation du tunnel et à la mise en œuvre des mesures ou des politiques qui l'accompagneront.

Ces deux préalables étant posés, venons-en aux grandes infrastructures. Je traiterai des ports, des routes, et des liaisons ferroviaires, avec une mention particulière pour le T.G.V. nord, avant de conclure par quelques mots sur le tourisme.

S'agissant des ports, monsieur Vasseur, M. le secrétaire d'Etat à la mer, Ambroise Guellec, vous a déjà répondu. Vous savez que le plan prévoit la modernisation du port de Dunkerque par le prolongement du quai à conteneurs, l'extension à l'est du port de Calais où deux postes à quai pour les navires de commerce seront créés, l'aménagement d'un nouvel avant-port à Dieppe et, surtout, la modernisation de la flotte et du port de Boulogne. C'est en effet ce dernier port qui sera probablement le plus touché dans l'immédiat par la réalisation du tunnel. Il convient donc de l'aider à faire face en développant ses activités de pêche mais aussi celles qui sont liées au tourisme en mer.

Quant aux ports plus lointains, au devenir desquels se sont particulièrement intéressés M. André et M. Godefroy, toutes les études de faisabilité démontrent qu'ils auront peu à souffrir de la mise en place de la liaison transmanche, voire qu'ils n'en souffriront pas du tout. Je vous renvoie à cet égard au rapport Léonard ou, plus récemment, à celui présenté au Sénat par M. de Rohan. Les répercussions éventuelles seront de toute manière très limitées et ne nécessiteront pas de mesures d'accompagnement immédiates.

Il n'en ira évidemment pas de même pour les ports proches du débouché du tunnel, sur lesquels je reviendrai un instant. On estime en règle générale que la brièveté des délais de desserte de l'Angleterre à partir de Calais et de Dunkerque devrait permettre de regrouper une part importante du trafic maritime au profit de ces deux ports, à condition qu'ils définissent une politique conjointe. A Boulogne, en revanche, c'est, je le répète, une autre vocation que le plan d'aménagement prévoit de développer.

S'agissant des routes, M. Lengagne m'a posé de nombreuses questions qui ont l'avantage de recouper très largement les observations formulées par l'ensemble des intervenants. Je lui rappelle donc plus particulièrement que le gouvernement précédent a annoncé, le 22 janvier 1986, un plan d'accompagnement routier s'inscrivant dans le mécanisme des contrats de Plan et des avenants passés, dans le cadre du 9^e plan, avec les trois régions du Nord - Pas-de-Calais, de Picardie et de Haute-Normandie. Ces contrats portent essentiellement sur des acquisitions foncières, sur des études et sur la rectification d'ouvrages spécifiques : passages à niveau, virages, déviations d'agglomérations, etc.

En janvier 1986, point de départ des opérations, le calendrier suivant – c'est celui auquel il faut prêter attention – avait été annoncé : « Réalisation d'ici à 1993 – c'est-à-dire d'ici à l'ouverture du tunnel – d'une voie rapide le long du littoral, de la frontière belge au Havre ; achèvement avant 1990 de l'A 26 jusqu'à Calais et poursuite à un rythme soutenu des autres opérations en cours. »

Le calendrier définitif sera mis au point en concertation avec les régions dans le cadre des contrats de Plan à venir et compte tenu de la situation des sociétés autoroutières, sachant que suite aux décisions prises par le dernier comité interministériel d'aménagement du territoire, celles-ci ont bénéficié, en provenance des privatisations, de l'injection de deux milliards de francs de crédits, qui doivent eux-mêmes pouvoir générer trois milliards de francs de prêts supplémentaires.

En tout état de cause, monsieur Derosier, les mesures arrêtées dans le cadre du plan d'accompagnement routier seront mises en œuvre, de telle sorte qu'à l'ouverture du tunnel, les engagements pris au titre des contrats de Plan Etat-régions auront été tenus.

Pour la répartition entre les liaisons à péage et les liaisons libres, la concertation que souhaite M. Desprez aura bien lieu. Je rappelle en effet qu'à la suite du C.I.A.T. du 13 avril, le Gouvernement va consulter les régions, qui devront répondre dans un délai de quatre mois. C'est alors seulement que sera approuvé définitivement le nouveau schéma directeur routier.

Dans l'état actuel du dossier, et sous réserve de la procédure de concertation que je viens d'évoquer, la liaison de la frontière belge à Dunkerque, Calais et Boulogne est prévue hors péage ainsi que la liaison Amiens-Rouen, cependant que seraient réalisées et soumises à péage la liaison Boulogne-Abbeville-Amiens, la liaison Amiens-Paris et la liaison Le Havre-Amiens-Saint-Quentin.

Je ne reviens pas sur le détail des différentes liaisons routières qui seront créées, développées ou aménagées à cette occasion puisque j'ai eu l'occasion de le faire dans mon propos liminaire.

Un mot, si vous le voulez, des liaisons ferroviaires, et notamment de trois d'entre elles qui ont suscité de nombreuses questions.

L'électrification de la ligne Calais-Hazebrouck, qui était inscrite dans les engagements du Gouvernement, est d'ores et déjà lancée. Elle a été engagée sur les crédits de 1987 pour un coût total de 360 millions de francs et elle sera achevée en 1992, c'est-à-dire, en tout état de cause, avant l'ouverture du tunnel. Les investissements sont d'ores et déjà programmés par la S.N.C.F. pour l'ensemble de la période de construction.

L'amélioration de la ligne entre Amiens, Boulogne et Calais est évaluée à 1,4 milliard de francs. On peut espérer que c'est peu de chose, mais cette dépense viendrait s'ajouter à un ensemble et, faute de financement, elle incomberait à la S.N.C.F., qui pèse déjà de 37 milliards de francs sur le budget de l'Etat. Y ajouter 1,4 milliard, ce ne serait pas négligeable.

En réalité, il s'agit d'un double choix. On ne peut espérer à la fois, me semble-t-il, la réalisation d'une liaison T.G.V. et l'électrification d'une voie desservant pour l'essentiel les mêmes zones. De même, on ne peut espérer à la fois, tout au moins dans l'immédiat, une liaison ferroviaire extrêmement rapide et extrêmement performante et des liaisons autoroutières extrêmement rapides et extrêmement performantes. Je crois qu'il faut se fixer des priorités dans le temps. Liaison T.G.V. ou amélioration de la liaison existante. Amélioration très poussée des liaisons ferroviaires ou des liaisons autoroutières.

Cela ne signifie pas qu'à terme la modernisation ne doit pas profiter à l'ensemble des moyens de transport. Chacun sait que les métropoles dont la capacité de développement est la plus grande sont celles qui disposent, pour chaque mode de transport, des infrastructures les plus modernes. Et comme il en va des régions comme des villes, l'objectif, à terme, demeure incontestablement la réalisation de tous ces grands aménagements, notamment pour la Picardie, ce désert de liaisons rapides qui sera partiellement irrigué vers 1993.

Le troisième équipement ferroviaire, enfin, est cher à M. Vasseur, puisqu'il s'agit de l'amélioration des dessertes entre Calais et Boulogne, d'une part, Calais et Dunkerque, d'autre part. Je lui confirme que les études sont en cours et que les résultats en seront connus à brève échéance, en tout état de cause avant la fin de l'année. Pour ma part, je souhaite que la ligne du T.G.V. puisse être poursuivie jusqu'à Fretin afin d'améliorer les conditions de desserte de Boulogne et de Dunkerque. Mais je n'ignore pas que ce sont autant de kilomètres à prendre en compte. Ils le seront au meilleur taux de rentabilité possible. Nous aurons l'occasion d'en reparler, monsieur Vasseur, car je puis vous assurer de l'attention soutenue que le Gouvernement porte à votre demande.

Sur le T.G.V. lui-même, je rappelle, car c'est une évidence qu'on a tendance à oublier, que, dans sa conception initiale, le projet de tunnel sous la Manche n'incluait pas la réalisation d'un train à grande vitesse. De même, lorsque le projet de T.G.V. franco-belgo-germano-hollandais a été lancé, il

n'était pas non plus associé à la réalisation du tunnel. Par conséquent, les deux projets ont eu des cheminements séparés. Il est certain cependant, et c'est un élément qui est apparu très clairement au cours des derniers mois, que chacun de ces deux équipements tire une rentabilité additionnelle de l'existence de l'autre. Ainsi, le tunnel allié au T.G.V. devrait pouvoir faire transiter à peu près deux fois plus de voyageurs puisque les prévisions se situent à 15 millions de voyageurs avec T.G.V., contre 7 millions avec une liaison ferroviaire simplement améliorée. Nous avons donc tout intérêt à réaliser les deux projets, et si possible de manière concomitante ; c'est en tout cas la volonté du Gouvernement français.

J'ai rappelé que des dispositions ont été prises à cet effet s'agissant notamment du calcul de la rentabilité de l'opération et de l'étude des conditions de financement de l'opération - c'est le rapport que j'avais demandé à M. Darmon - et des tracés possibles, donc des dessertes de Roissy, d'Amiens et de Lille - c'est la mission confiée à l'ingénieur général Rudeau dont les conclusions devraient être connues dans une quinzaine de jours maintenant.

Je saisis cette occasion pour rappeler, après M. Pascal Clément, que les conditions de pénétration de la liaison T.G.V. sur le territoire britannique, notamment jusqu'à Londres, soulève des difficultés. Ce point est du ressort non pas du Gouvernement français, mais en l'occurrence du Gouvernement britannique. Je peux vous confirmer que les discussions se poursuivent avec nos partenaires britanniques et que semble aujourd'hui admis le principe d'un partage de recettes, qui tienne compte à la fois des investissements qui seront réalisés de part et d'autre de la Manche et des performances réalisées par ce train à grande vitesse du côté français et du côté britannique.

M. Lengagne m'a posé une question sur les équipements hospitaliers. Je puis l'assurer que l'adaptation des ressources hospitalières en fonction des besoins du chantier fait l'objet d'un examen attentif des services concernés en tenant compte plus particulièrement de leur proximité du chantier.

J'aborde maintenant la dernière grande série de questions : celles relatives à la crédibilité que l'on peut apporter au financement de cette opération et aux relations entre Euro-tunnel et ses partenaires - essentiellement les deux grandes compagnies -, questions qui ont été posées notamment par MM. Huguet, Schenardi et Fèvre.

S'agissant tout d'abord du financement, Bernard Bosson et moi-même avons rappelé au début de ce débat les enjeux financiers et les conditions dans lesquelles le calendrier a été légèrement modifié pour « sauter » en partie le mois de juillet qui paraissait correspondre à une mauvaise période, en raison d'une réduction d'activité sur les marchés financiers et de l'application du programme de privatisation des aéroports britanniques. Pour l'instant, rien ne permet de dire que les deux opérations - le contrat de prêt négocié avec le syndicat de cent vingt banques et l'appel au capital par souscription publique pour les 7,5 milliards de francs - ne pourraient pas être couvertes. C'est la raison pour laquelle j'ai confirmé l'optimisme du Gouvernement français quant au bon déroulement de cette procédure.

Mais cela suppose - et je réponds à M. Fèvre et à M. Schenardi - que les règles du jeu, qui sont claires, le restent. Ce projet, dont l'originalité et la crédibilité tiennent en grande partie au fait qu'il est financé exclusivement sur fonds privés, ne peut en aucun cas, me semble-t-il, faire appel à quelque garantie que ce soit des Etats. Car il est certain que, si l'on travaille avec filet, on se retrouvera très rapidement dans les mêmes conditions que pour le projet précédent, et on peut annoncer, sans grand risque de se tromper, qu'il ne se réalisera pas. Si les mesures d'accompagnement peuvent être financées sur fonds publics, le principe d'un financement du projet exclusivement sur fonds privés, sans garantie d'aucune sorte de la part des Etats, ni au niveau de la conception, ni au niveau de la construction, ni au niveau de l'exploitation, doit être intangible. Ce caractère intangible figure d'ailleurs dans les textes qui sont soumis à votre approbation. Il est en effet prévu que, dans l'hypothèse où les concessionnaires ne réuniraient pas la totalité du financement nécessaire au lancement et à l'achèvement de cette liaison, la concession tomberait. Donc, en aucun cas, il ne saurait être question de faire appel, à mi-chemin, à des capitaux publics. La logique, la philosophie du projet qui vous est soumis exclut ce recours aux fonds publics.

S'agissant des mesures d'accompagnement, je rappelle que l'idée d'un fonds de développement du littoral avait été mentionnée dans le programme de janvier 1986, sans cependant, je le souligne, que la nature des ressources affectées à ce fonds éventuel n'ait été définie. Par conséquent, la mise en œuvre d'un fonds, qui pourrait mettre en cause - je l'avais dit devant la commission - l'affectation de recettes en provenance de la fiscalité locale, mérite une étude approfondie et nécessiterait, sans aucun doute, le dépôt d'un texte de nature législative. Donc les conditions de mise en œuvre et de fonctionnement du fonds de développement du littoral devront faire l'objet de nouvelles discussions auxquelles le Parlement, par définition, sera associé.

M. Guy Lengagne. Lors de la discussion de la loi de finances ?

M. le ministre chargé des transports. Cela peut en effet se faire à l'occasion de l'examen de la loi de finances.

La dernière question qui a été posée est relative aux relations entre Eurotunnel et les deux compagnies de chemin de fer British Railways et la S.N.C.F., à la fois sur le montant du péage et sur les conditions de ces discussions. J'ai indiqué qu'il ne fallait pas, me semble-t-il, accorder plus d'importance qu'il ne convient au bruit, à la fureur qui se manifestent à l'occasion d'une négociation dont les enjeux sont essentiels et dans laquelle chacun des partenaires a intérêt à tirer le plus possible la couverture à lui. Mais je crois que l'importance même du projet et pour les concessionnaires et pour les sociétés ferroviaires est telle que la perspective de conclure un accord est proche.

Tout d'abord, s'agissant de la remise en cause de l'accord d'usage qui avait été établi au mois de septembre entre Eurotunnel et les deux réseaux, S.N.C.F. et British Railways, et qui définissait les principes du droit d'usage ferroviaire, Eurotunnel a décidé récemment de relancer la discussion sur deux points fondamentaux : d'une part, le droit de réservation, d'autre part, le niveau et la dégressivité des péages. En fait, cette négociation entre les deux partenaires ne concerne pas les gouvernements.

Quelle est la nature actuelle du problème ? Sur la réservation, Eurotunnel souhaite avoir en début d'année une avance sur laquelle s'imputeraient les recettes d'utilisation pour les réseaux au niveau de 40 ou 50 p. 100 alors que la convention initiale signée au mois de septembre ne prévoyait que 30 p. 100. Il est vrai que peut se poser la question de savoir dans quelle mesure Eurotunnel ne chercherait pas à substituer une garantie de recette des compagnies ferroviaires à l'absence de garantie de recettes de la part des gouvernements. Il s'agit en fait d'une discussion sur le niveau de préfinancement par les deux compagnies ferroviaires du droit d'usage du tunnel. Je crois qu'il faut laisser les partenaires discuter entre eux.

En ce qui concerne enfin les péages, ceux-ci étaient fixés également par l'accord du 24 septembre avec un système de dégressivité annuelle pour tenir compte de l'importance du trafic et donc de la croissance des recettes d'Eurotunnel. Ce dernier remet en cause cette dégressivité alors que les réseaux souhaitaient bien entendu les maintenir faisant, en particulier, valoir que l'amélioration de la desserte, à la fois par la création d'une liaison à grande vitesse et par le développement des passages sous le tunnel, est un élément qu'ils apportent à la rentabilité de l'opération. Ils ne comprennent donc pas la raison pour laquelle ils devraient, en quelque sorte, être pénalisés pour cet apport. Là aussi, il s'agit d'une discussion tout à fait légitime au stade actuel du débat entre Eurotunnel et la S.N.C.F., d'une part, et British Railways, d'autre part. Rien ne permet aujourd'hui de dire, malgré la difficulté de cette négociation, que l'on imagine fort bien compte tenu des enjeux, qu'un risque de rupture existe sur ce point.

En conclusion, la volonté politique très forte manifestée par les deux gouvernements, notamment par le gouvernement français depuis l'origine de ce projet et la volonté politique unanime, semble-t-il, que le Parlement, en tout cas l'Assemblée nationale, manifeste aujourd'hui pour soutenir ce projet, doivent motiver davantage encore les différents partenaires pour aboutir dans les discussions difficiles qu'ils mènent à l'heure actuelle. Mais ce résultat ne sera possible - et j'insiste sur ce point - que si chacun des Etats joue le rôle qui est le sien tel qu'il est défini dans le traité de Canterbury, d'une part, et dans la concession, d'autre part, c'est-à-dire en ne se substituant pas aux concessionnaires.

Que chacun joue son rôle, et ce projet qui peut être en effet le grand projet de la fin du XX^e siècle qui manifesterait de façon très concrète la réalisation effective de l'Europe, ne sera pas le vingt-cinquième ou le vingt-sixième projet mais bien une réalité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

RATIFICATION DU TRAITE RELATIF A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE

M. le président. Nous abordons, en premier lieu, l'examen de l'article unique du projet de loi autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche.

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Christian Baeckeroot.

M. Christian Baeckeroot. Monsieur le président, messieurs les ministres, chers collègues, rapidement compte tenu de l'heure, avant de faire connaître la position de mon groupe, qui ne sera pas une surprise, je renouvellerai une question et évoquerai une incertitude.

La question nous l'avions évoquée à Calais, messieurs les ministres, en présence de M. Descamps, mais il semble, monsieur Bosson, que vous ne l'avez pas très bien comprise. Par conséquent, après M. Porteu de la Morandière, je la poserai une nouvelle fois.

Dans le dossier que nous a remis Eurotunnel, il est fait état d'un objectif : 75 p. 100 des emplois créés sur le chantier devront être attribués à des personnels locaux et régionaux. Cet objectif nécessite une clarification.

Le Front national considère que pour que cet objectif ne reste pas un vœu pieux, il a besoin d'une base juridique. Ces emplois doivent être réservés aux Français et aux Européens. J'ai cru comprendre dans votre réponse, monsieur Bosson, que vous formuliez des réserves sur la notion de préférence communautaire non incluse. Dans ce domaine, je ne crois pas que la législation européenne s'y oppose. Si tel était le cas, il conviendrait, en tout état de cause, de réexaminer la législation européenne (*Rires sur les bancs des socialistes*). Soyez sérieux, messieurs ! Si certains d'entre vous ont travaillé dans des entreprises, ils savent très bien que, en l'absence de base juridique, les 75 p. 100 d'emplois créés sur le chantier seront attribués aux gens qui frapperont à la porte du bureau d'embauche qui sera installé à Calais ou dans les communes limitrophes, mais en aucun cas aux personnels locaux ou régionaux. C'est un problème essentiel car, si j'en crois le cahier économique d'un grand quotidien national, c'est par dizaines de milliers que les jeunes quittent la région Nord - Pas-de-Calais. Dès lors, un jour ou l'autre, si ce n'est pas au cours de ce débat, les ministres et le gouvernement auquel ils participent devront accepter d'accorder cette priorité aux Français et aux Européens.

M. Rémy Auchédé. Vous allez porter les emplois à l'étranger !

M. Christian Baeckeroot. C'est une priorité tout à fait naturelle et je m'étonne que M. Auchédé ne me rejoigne pas sur ce point !

Voilà pour la question.

Quant à l'inquiétude, elle a été soulevée en permanence. Le lien fixe implique qu'il y ait deux ensembles à relier et suppose donc non pas simplement des mesures d'accompagnement, mais un véritable plan d'aménagement. Ces mesures d'accompagnement ou ce plan d'aménagement sont encore en cours d'élaboration, et nous concevons très bien qu'aujourd'hui

d'hui les ministres intéressés, en particulier M. Douffiagues, ne puissent pas apporter tous les éléments de réponse. Mais il est essentiel que, très vite, toutes ces mesures soient prises.

Il semble, si j'en crois l'orateur communiste, que les super-profits s'accumuleraient à l'horizon.

M. Rémy Auchédé. Il ne semble pas !

M. Christian Baeckeroot. Je ne voudrais pas faire de peine à M. Auchédé, mais je crois qu'il s'agit beaucoup plus d'aveuglement idéologique que d'une vue perçante !

Pour que ce projet réussisse, nous sommes d'accord, il doit faire l'objet d'un financement privé, mais l'environnement, lui, reste bien du ressort des Etats.

On a rappelé quelles étaient ces mesures : des voies rapides, des autoroutes, des voies ferrées. François Porteu de la Morandière a parlé de la patte d'oie qui, partant de Calais, ira vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Europe du Nord. Un autre orateur a évoqué la liaison vers Dijon, les Alpes, l'Italie, la Méditerranée. D'autres ont insisté sur l'« irrigation » du littoral, de la Picardie, de la Normandie et, au-delà, du Sud-Ouest et de l'Espagne. C'est à ces conditions que le projet sera viable.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Christian Baeckeroot. Je termine.

On a parlé du T.G.V. Ce n'est pas le T.G.V. lui-même qui est en cause mais une branche du T.G.V. ; maintenant il faut assurer la liaison. S'il y a un T.G.V. vers Bruxelles et Amsterdam, un autre devra aller de Paris vers Londres et de Londres vers Bruxelles et Amsterdam.

Il faut enfin, bien sûr, des aéroports. Je n'ai pas étudié le dossier qui demande peut-être encore des compléments d'information, mais il est sans doute souhaitable que le T.G.V. passe à Roissy même, sinon ce serait sans doute Bruxelles qui en tirerait bénéfice.

Nous demandons au Gouvernement de mettre très vite en place ce cadre. Ces voies de communication, ces bonnes voies de communication, comme aurait pu les souhaiter Héron de Villefosse sont indispensables. C'est pourquoi les engagements très fermes doivent être pris très vite.

Pour conclure, puisque M. le président me le demande, nous ne mettrons pas d'obstacle juridique. Nous voterons ce projet mais, je le répète, cette condition nécessaire est loin d'être suffisante. Nous le voterons parce qu'il concourt à notre avis à une solidarité européenne plus forte et que seule la création d'une Europe forte et unie peut nous garantir, face à l'impérialisme communiste, un avenir de prospérité et une ère de liberté. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

M. Rémy Auchédé. Les rouges arrivent !

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

M. Jean Le Garrec. A cette heure tardive, après les excellentes interventions de mes collègues Roland Hugué, Guy Lengagne et Bernard Derosier...

Plusieurs députés du groupe U.D.F. Et les autres ?

M. Jean Le Garrec. ... je serai très rapide et ce ne sera pas une surprise, messieurs les ministres, si je vous confirme le vote par le groupe socialiste du projet de loi autorisant la ratification du traité de liaison fixe transmanche.

Je vous remercie, messieurs les ministres, de la qualité et du sérieux de vos réponses. Vous avez eu le souci d'aborder tous les problèmes. Je ne dis pas que toutes les réponses sont à ce jour satisfaisantes, mais vous avez eu la volonté de respecter les questions qui vous étaient posées et d'y apporter des réponses.

Il est vrai que c'est une chance historique, que c'est une date importante aujourd'hui même si nous sommes peu nombreux à cette heure tardive, que le lien fixe est une vieille idée, une utopie créatrice comme disait M. Bernard Derosier, et M. Roland Hugué avait raison de citer Jules Verne. Mais il ne faut pas oublier que c'est sous l'impulsion du Président de la République, du Premier ministre, Pierre Mauroy, et de Jean Auroux, ici présent, que cette vieille idée a pu prendre corps et dimension.

C'est un grand chantier, le plus grand de l'Europe, qui aura des retombées techniques, des retombées sur l'emploi même si elles ne sont pas suffisantes.

C'est enfin une grande aventure pour l'Europe et une grande ouverture vers l'Europe du Centre et vers le Sud.

Toutes ces raisons seraient suffisantes pour voter ce projet, mais il faut y ajouter une autre dimension, c'est la chance et l'opportunité qu'il représente pour la région Nord-Pas-de-Calais. C'est sur ce point que je voudrais intervenir, après mes collègues.

C'est une région qui souffre terriblement, monsieur le ministre, vous devez le savoir, qui a apporté beaucoup à la richesse nationale, qui a été même à la base de la création de nombreux emplois et de beaucoup de valeur ajoutée et qui, mal préparée à une mutation industrielle, reçoit celle-ci comme un véritable coup de poing. Cette expression n'est pas trop forte. Ce n'est pas seulement le pourcentage du chômage qui compte, c'est aussi sa nature et sa profondeur, l'aggravation du chômage de longue durée, la situation de plus en plus difficile de femmes et d'hommes de plus de cinquante ans dont les chances de retrouver un emploi sont, chaque jour, un peu plus minces.

Il y a donc là une chance et une opportunité pour la région Nord-Pas-de-Calais à deux conditions, et vous les avez abordées, mais à mon avis insuffisamment pour l'une d'elles. Premièrement, que ce lien fixe transmanche soit l'occasion d'accélérer la mise en place d'infrastructures ; deuxièmement, qu'il permette de préciser les conditions d'un autre développement.

Sur les problèmes des infrastructures qui permettent l'irrigation interne, le désenclavement, en même temps que l'ouverture vers le large, vers l'Espagne et vers le centre de l'Europe, je n'interviendrai pas très longtemps. MM. Hugué, Lengagne et Derosier et vous-même, monsieur le ministre des transports, avez parlé du prolongement de la A26 et du T.G.V. Mais dans votre intervention, monsieur le ministre, vous avez omis d'aborder le problème du désenclavement du sud du département du Nord.

M. Jacques Legendre. Très bien !

M. Jean Le Garrec. M. Vasseur disait : « Prenez le train avec moi pour aller de Lille au littoral » ; je vous dirai, monsieur le ministre : prenez le train avec moi et avec un autre député, pour aller de Lille à Cambrai !

Je sais très bien que ce débat sera ouvert à propos des travaux de la commission de l'inspecteur général Rudeau. Certains d'entre nous sont assez favorables au tracé de la ligne C, mais en tout état de cause, quel que soit le tracé choisi, il vous faudra prendre en compte ce problème du désenclavement.

Cette dimension n'était pas apparente dans votre discours, pas plus que dans vos réponses. Nous attendons de vous, monsieur le ministre, que vous abordiez la totalité des problèmes.

Il conviendrait ensuite de faire de la double approche de dossiers qui cheminent en parallèle - je veux parler du lien fixe et du T.G.V. - une approche nouvelle pour le développement de l'ensemble de la région, s'appuyant sur une métropole qui peut et qui doit devenir une métropole européenne mais sans laisser dans l'ombre des zones en situation de désertification, et M. Lengagne avait parfaitement raison d'insister sur ce point. Même si ce problème concerne pour l'essentiel M. Méhaignerie, il vous intéresse aussi sous ces cinq aspects : celui des communications et de leur fluidité, celui de l'information et de sa fluidité, celui de la formation, celui du financement de la création et de l'invention et celui de la coopération internationale.

Si nous n'abordons pas ces problèmes dans un autre système de développement où les données d'emplois et les approches technologiques seront tout à fait nouvelles, si nous n'adoptons pas cette double démarche - lien fixe transmanche et T.G.V. - pour aborder la question du développement, nous commettrons une erreur grave non seulement pour l'ensemble de l'aménagement du territoire de la France mais surtout, puisque cela nous concerne aujourd'hui, pour la région Nord-Pas-de-Calais.

Un mot sur les contrats de plan Etat-région. Je les ai négociés et j'ai réussi à les faire adopter par l'ensemble des régions. Attention à une chose, monsieur le ministre ! Vous dites, et j'en suis tout à fait partisan, que vous allez poursuivre cette impulsion des contrats de plan Etat-région.

M. Jean-Jacques Berthe. C'est une catastrophe !

M. Jean Le Garrec. ... mais cela n'est possible qu'à la condition que dans le 10^e Plan vous ayez la capacité de définir des orientations clés, de les affirmer dans vos priorités

et d'assurer le financement sur une longue durée. Les discours de M. de Charette m'ont quelque peu inquiété. Il ne peut pas y avoir de contrat de plan Etat-région s'il n'y a pas un plan concernant le financement de l'Etat.

Quand vous aurez répondu à cette question, monsieur le ministre, je croirai beaucoup plus facilement à votre volonté de poursuivre la planification régionale.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Le Garrec.

M. Jean Le Garrec. Je termine, monsieur le président.

Dans votre démarche, vous laissez de côté des zones entières d'adaptation et de développement. Je vais vous en donner un seul exemple, pour bien préciser ma pensée. Quand vous parlez tourisme, vous pensez au Sud, à Dijon, mais jamais au Hainaut-Cambrésis. Vous n'intégrez jamais la richesse historique, la richesse touristique de forêts et de lieux culturels, la capacité à accueillir là d'une manière extrêmement localisée des millions de touristes. Vous oubliez une chose, monsieur le ministre, c'est que les touristes s'arrêteront à deux endroits, au point d'arrivée du tunnel et à une heure de route de celui-ci. Prenez un compas, avec l'A 26, l'heure de route nous mène vers la Picardie, vers le Hainaut-Cambrésis. Intégrez cela dans votre démarche, car vous-même, sans vous rendre compte, vous laissez s'échapper quelque chose dont une partie doit pouvoir rester sur place.

Chance, oui, opportunité, oui, mais à la condition de poursuivre l'effort de désenclavement, à la condition fondamentale d'intégrer une autre conception du développement. Il ne suffit pas de prononcer les mots magiques contrat de plan Etat-région pour résoudre les problèmes. Encore faut-il qu'il y ait une volonté politique et un plan national. Nous aurons encore à débattre d'autres questions, messieurs les ministres, mais une étape essentielle aura été franchie aujourd'hui. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Yvan Blot. Monsieur le président, messieurs les ministres, contrairement à mes prédécesseurs, je présenterai une véritable explication de vote, qui portera essentiellement sur trois points.

Premièrement, ce traité franco-britannique a une portée symbolique. Il est évident que le lien fixe transmanche est un symbole d'unité européenne et de coopération franco-britannique, indépendamment de tout jugement économique ou technique qu'on peut porter sur lui. C'est un facteur qui justifie largement que l'on vote en faveur de ce projet de loi.

Deuxièmement, ce texte se caractérise sur le plan financier par un recours au financement uniquement privé. C'est à la fois exceptionnel, comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, et je dirai même exemplaire. A cet égard aussi, c'est un motif de satisfaction qui nous conduit à recommander un vote positif.

Troisièmement, en ce qui concerne les retombées économiques du projet de lien fixe transmanche, je prends acte, ainsi que mes collègues du groupe R.P.R., de l'engagement du Gouvernement de réaliser un plan d'accompagnement permettant de compenser les inconvénients dus à la réalisation du projet et en même temps de revitaliser le littoral du Pas-de-Calais et de lancer ce grand axe Nord-Sud à l'Ouest de notre territoire qui représente un choix géostratégique tout à fait essentiel pour l'avenir.

Prenant acte de tout cela, et tout en demandant solennellement, bien sûr, que ce plan d'accompagnement soit respecté à l'avenir, notamment lorsqu'il s'agira d'adopter les futures lois de finances, le groupe du rassemblement pour la République votera le projet de loi autorisant la ratification du traité portant réalisation d'un lien fixe transmanche. Il demande un scrutin public afin que la procédure de vote soit adaptée à l'importance symbolique de cette décision à l'égard notamment du partenaire britannique de la France. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F. et Front national [R.N.].)*

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

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

Je suis saisi par le groupe du rassemblement pour la République 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 à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	567
Nombre de suffrages exprimés	567
Majorité absolue	284
Pour l'adoption	567
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F., Front national [R.N.] et socialiste.)*

APPROBATION DE LA CONCESSION RELATIVE A UNE LIAISON FIXE TRANSMANCHE

M. le président. Nous en arrivons à l'examen des articles du projet de loi portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - Est approuvée, en tant que de besoin, la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, établie à Paris le 14 mars 1986 entre, d'une part, le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, la société anonyme France-Manche et The Channel Tunnel Group limited. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote a été acquis à l'unanimité.

Article 2

M. le président. « Art. 2. - La loi n° 74-1104 du 26 décembre 1974 portant création de l'établissement public national du tunnel sous la Manche est abrogée. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote a été acquis à l'unanimité.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Pierre Ceyrac.

M. Pierre Ceyrac. Je serai très, très bref. En effet, tout a été dit ou presque lors de la discussion générale sur ce projet, qui est d'une importance exceptionnelle pour l'avenir de l'Europe.

Sans le tunnel sous la Manche, la Grande-Bretagne, en effet, continuerait de « flotter », un quelque sorte, face au reste de l'Europe, sans lui être solidement arrimée. Cette liaison fixe constitue donc un événement décisif pour l'avenir de millions d'Européens : sur le plan pratique, avec une réorganisation complète des habitudes de transport ; sur un plan psychologique par un véritable dépassement de siècles de méfiance et cela n'est pas le point le moins important.

D'autres nations, telles que la Corée et le Japon, traditionnellement ennemies franchissent d'ailleurs, en même temps que nous, ce pas symbolique vers l'unité, à travers des liaisons sous-marines similaires. C'est un signe important de l'histoire.

Important pour l'Europe, ce tunnel l'est également pour notre pays et spécialement pour la région Nord-Pas-de-Calais qui, profondément affectée par le déclin de ses industries traditionnelles, se voit ainsi donner une occasion exceptionnelle de redevenir un carrefour de l'Europe, un pôle vivant de développement. Mais il faut que l'Etat s'engage, de

manière plus décisive et plus précise, à pousser à la réalisation du réseau routier complémentaire et du train à grande vitesse qui doit, de manière absolument vitale, desservir la métropole Lille - Roubaix - Tourcoing, pour redonner vie à ce centre industriel unique de notre pays.

M. Christian Baeckeroot. Très bien !

M. Pierre Cayrac. Sur un plan plus technique, les dispositions juridiques de la concession soumise à votre note sont audacieuses.

Voici une réalisation d'une très grande dimension qui ne devra rien à un accroissement de la fiscalité, ni à un engagement principal des finances publiques. Laissons aux agents économiques naturels, sous le contrôle de l'autorité publique, le soin de mener à bonne fin une réalisation qui n'est pas dans les attributions de l'Etat.

Dans cette perspective, le projet de concession mérite notre soutien. Mais je ferai remarquer, comme mon collègue M. Baeckeroot, qu'il ne contient aucune référence d'aucune sorte, aucune clause relative à un emploi préférentiel des travailleurs nationaux ou des pays membres de la Communauté. Les entreprises de construction ou d'exploitation, même d'implantation locale, pourront librement faire appel en grand nombre à des travailleurs immigrés. C'est à notre avis une lacune extrêmement grave quand on connaît le taux de chômage de la région Nord - Pas-de-Calais qui atteint parfois 20 p. 100, précisément à Calais et à Boulogne, villes qui seront frappées de plein fouet par la diminution attendue du trafic maritime. Ainsi l'occasion aura été manquée de contribuer à résoudre en priorité, avec nos partenaires anglais, le problème endémique du sous-emploi.

En dépit de cette critique essentielle, nous voterons le projet pour les aspects positifs déjà amplement soulignés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi par le groupe du rassemblement pour la République 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 à voter ?... Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	571
Nombre de suffrages exprimés	571
Majorité absolue	286

Pour l'adoption	571
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F., Front national [R.N.] et socialiste.)*

2

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi modifiant le code du travail et relatif à la prévention et à la lutte contre le chômage de longue durée.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 687, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant réforme du régime d'assurance vieillesse applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 688, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

3

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI REJETÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi, rejeté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif à la durée et à l'aménagement du temps de travail.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 686, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

4

ORDRE DU JOUR

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

Discussion du projet de loi n° 616 relevant les peines prévues par l'article L. 1^{er} du code de la route (rapport n° 685 de M. Francis Delattre, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :
Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 23 avril 1987, à une heure cinq.)

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

LOUIS JEAN

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du mercredi 22 avril 1987

SCRUTIN (N° 578)

sur l'article unique du projet de loi autorisant la ratification du traité entre la France et le Royaume-Uni concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche (première lecture)

Nombre de votants 567
 Nombre des suffrages exprimés 567
 Majorité absolue 284

Pour l'adoption 567
 Contre 0

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (213) :

Pour : 211.

Non-votants : 2. - MM. Hubert Gouze et Michel Lambert.

Groupe R.P.R. (189) :

Pour : 155.

Non-votants : 4. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, Jean Kiffer, Michel Renard et Robert-André Vivien.

Groupe U.D.F. (130) :

Pour : 128.

Non-votants : 2. - MM. Pierre Bernard-Reymond et Jacques Blanc.

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

Pour : 33.

Groupe communiste (35) :

Pour : 35.

Non-inscrites (7) :

Pour : 5. - MM. Daniel Bernardet, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Non-votants : 2. - MM. Robert Borrel et André Pinçon.

Ont voté pour

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
 Adevah-Peuf (Maurice)
 Alfonsi (Nicolas)
 Allard (Jean)
 Alphandéry (Edmond)
 Anciant (Jean)
 André (René)
 Ansart (Gustave)
 Anquer (Vincent)
 Arrighi (Pascal)
 Asensi (François)
 Auberger (Philippe)
 Aubert (Emmanuel)
 Aubert (François d')
 Aunchedé (Rémy)
 Audinot (Gautier)
 Auroux (Jean)
 Mme Avice (Edwige)
 Ayrault (Jean-Marie)
 Bachelet (Pierre)
 Bachelot (François)
 Badet (Jacques)

Baeckeroot (Christian)
 Balligand (Jean-Pierre)
 Bapt (Gérard)
 Barailla (Régis)
 Barate (Claude)
 Barbier (Gilbert)
 Bardet (Jean)
 Bardin (Bernard)
 Barnier (Michel)
 Barrau (Alain)
 Barre (Raymond)
 Barrot (Jacques)
 Barthe (Jean-Jacques)
 Bartolone (Claude)
 Bassinet (Philippe)
 Baudis (Pierre)
 Baumel (Jacques)
 Bayard (Henri)
 Bayrou (François)
 Beaufils (Jean)
 Beaujean (Henri)
 Beaumont (René)

Bécam (Marc)
 Bèche (Guy)
 Bechter (Jean-Pierre)
 Bégault (Jean)
 Béguet (René)
 Bellon (André)
 Belorgey (Jean-Michel)
 Benoit (René)
 Benouville (Pierre de)
 Bérégovoy (Pierre)
 Bernard (Michel)
 Bernard (Pierre)
 Bernardet (Daniel)
 Berson (Michel)
 Besson (Jean)
 Besson (Louis)
 Bichet (Jacques)
 Bigeard (Marcel)
 Billardon (André)
 Billon (Alain)
 Birraux (Claude)
 Bleuler (Pierre)
 Blot (Yvan)

Blum (Roland)
 Bockel (Jean-Marie)
 Bocquet (Alain)
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
 Bollengier-Stragler (Georges)
 Bompard (Jacques)
 Bonhomme (Jean)
 Bonnemaïson (Gilbert)
 Bonnet (Alain)
 Bonrepaux (Augustin)
 Bordu (Gérard)
 Borel (André)
 Borotra (Franck)
 Mme Bouchardeau (Huguette)
 Boucheron (Jean-Michel) (Charente)
 Boucheron (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)
 Bourg-Broc (Bruno)
 Bourguignon (Pierre)
 Boussquet (Jean)
 Mme Boutin (Christine)
 Bouvard (Loïc)
 Bouvet (Henri)
 Branger (Jean-Guy)
 Brial (Benjamin)
 Briane (Jean)
 Briant (Yvon)
 Brocard (Jean)
 Brochard (Albert)
 Brune (Alain)
 Bruné (Paulin)
 Bussereau (Dominique)
 Cabal (Christian)
 Calmat (Alain)
 Cambolive (Jacques)
 Caro (Jean-Marie)
 Carraz (Roland)
 Carré (Antoine)
 Carletel (Michel)
 Cassabel (Jean-Pierre)
 Cassaing (Jean-Claude)
 Castor (Elic)
 Cathala (Laurent)
 Cavaille (Jean-Charles)
 Cazalet (Robert)
 Césaire (Aimé)
 César (Gérard)
 Ceyrac (Pierre)
 Chaboche (Dominique)
 Chambrun (Charles de)
 Chammougon (Edouard)
 Chanfrault (Guy)
 Chantelat (Pierre)
 Chapuis (Robert)
 Charbonnel (Jean)
 Charé (Jean-Paul)
 Dhinnin (Claude)
 Charroppin (Jean)
 Chartron (Jacques)
 Charzat (Michel)
 Chasseguet (Gérard)
 Chastagnol (Alain)
 Cheuveau (Guy-Michel)
 Chauvierre (Bruno)
 Chénard (Alain)
 Chevallier (Daniel)

Chevènement (Jean-Pierre)
 Chollet (Paul)
 Chomat (Paul)
 Chometon (Georges)
 Chouat (Didier)
 Chupin (Jean-Claude)
 Claisse (Pierre)
 Clément (Pascal)
 Clerf (André)
 Coffineau (Michel)
 Cointat (Michel)
 Colin (Daniel)
 Colin (Georges)
 Collomb (Gérard)
 Colombier (Georges)
 Colonna (Jean-Hugues)
 Combrisson (Roger)
 Corrèze (Roger)
 Couanau (René)
 Couepel (Sébastien)
 Cousin (Bertrand)
 Couturier (Roger)
 Couve (Jean-Michel)
 Couveinhes (René)
 Cozan (Jean-Yves)
 Crépeau (Michel)
 Mme Cresson (Edith)
 Cuq (Henri)
 Daillet (Jean-Marie)
 Dalbos (Jean-Claude)
 Darinot (Louis)
 Debré (Bernard)
 Debré (Jean-Louis)
 Debré (Michel)
 Dehaine (Arthur)
 Dehoux (Marcel)
 Delalande (Jean-Pierre)
 Delatre (Georges)
 Delattre (Francis)
 Delebarre (Michel)
 Delehedde (André)
 Delevoye (Jean-Paul)
 Delfosse (Georges)
 Delmar (Pierre)
 Demange (Jean-Marie)
 Demuynek (Christian)
 Deniau (Jean-François)
 Deniau (Xavier)
 Deprez (Charles)
 Deprez (Léonce)
 Dermaux (Stéphane)
 Derosier (Bernard)
 Desanlis (Jean)
 Descaves (Pierre)
 Deschamps (Bernard)
 Deschaux-Beaume (Freddy)
 Dessein (Jean-Claude)
 Destrade (Jean-Pierre)
 Devedjian (Patrick)
 Dhaille (Paul)
 Dhinnin (Claude)
 Diebold (Willy)
 Diméglio (Willy)
 Domenech (Gabriel)
 Dominati (Jacques)
 Dousset (Maurice)
 Douyère (Raymond)
 Drouin (René)
 Drut (Guy)
 Dubernard (Jean-Michel)

Ducoloné (Guy)
 Mme Dufoix (Georgina)
 Dugois (Xavier)
 Dumas (Roland)
 Dumont (Jean-Louis)
 Durand (Adrien)
 Durieux (Bruno)
 Durieux (Jean-Paul)
 Durr (André)
 Durupt (Job)
 Ehrmann (Charles)
 Emmanuelli (Henri)
 Évin (Claude)
 Fabius (Laurent)
 Falala (Jean)
 Fanton (André)
 Farran (Jacques)
 Faugaret (Alain)
 Féron (Jacques)
 Ferrand (Jean-Michel)
 Ferrari (Grazienn)
 Fèvre (Charles)
 Fillon (François)
 Fiszbiec (Henri)
 Fiterman (Charles)
 Fleury (Jacques)
 Florian (Roland)
 Forgues (Pierre)
 Fossé (Roger)
 Fourré (Jean-Pierre)
 Foyer (Jean)
 Mme Frachon (Martine)
 Franceschi (Joseph)
 Frêche (Georges)
 Frédéric-Dupont (Edouard)
 Freulet (Gérard)
 Fréville (Yves)
 Fritch (Edouard)
 Fuchs (Gérard)
 Fuchs (Jean-Paul)
 Galley (Robert)
 Gantier (Gilbert)
 Garmendis (Pierre)
 Mme Gaspard (Françoise)
 Gastines (Henri de)
 Gaudin (Jean-Claude)
 Gaulle (Jean de)
 Gaysot (Jean-Claude)
 Geng (Francis)
 Gengenwin (Germain)
 Germon (Claude)
 Ghysel (Michel)
 Giard (Jean)
 Giovannelli (Jean)
 Giscard d'Estaing (Valéry)
 Goasdouff (Jean-Louis)
 Godefroy (Pierre)
 Godfrain (Jacques)
 Mme Goeuriot (Colette)
 Gollnisch (Bruno)
 Gonelle (Michel)
 Gorse (Georges)
 Gougy (Jean)
 Goulet (Daniel)
 Gourmelon (Joseph)
 Goux (Christian)
 Gremetz (Maxime)
 Grignon (Gérard)

Grimont (Jean)
Griotteray (Alain)
Grussenmeyer
(François)
Guéna (Yves)
Guichard (Olivier)
Guichon (Lucien)
Guyard (Jacques)
Haby (René)
Hage (Georges)
Hamaide (Michel)
Hannoun (Michel)
Mme d'Harcourt
(Florence)
Hardy (Francis)
Hart (Joël)
Herliou (Guy)
Hermier (Guy)
Hernu (Charles)
Hersant (Jacques)
Hersant (Robert)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Hoarau (Elié)
Mme Hoffmann
(Jacqueline)
Holsindre (Roger)
Housin (Pierre-Rémy)
Mme Hubert
(Elisabeth)
Huguet (Roland)
Hunault (Xavier)
Hyeat (Jean-Jacques)
Jacob (Lucien)
Mme Jacq (Marie)
Mme Jacquaint
(Muguette)
Jacquat (Denis)
Jacquemin (Michel)
Jaoquot (Alain)
Jaikh (Jean-François)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jaroz (Jean)
Jean-Baptiste (Henry)
Jeandon (Maurice)
Jegou (Jean-Jacques)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Journet (Alain)
Joxe (Pierre)
Julia (Didier)
Kasperit (Gabriel)
Kergueris (Aimé)
Klifa (Joseph)
Koehl (Emile)
Kucheida (Jean-Pierre)
Kuster (Gérard)
Labarrère (André)
Labbé (Claude)
Laborde (Jean)
Lacarin (Jacques)
Lachenaud (Jean-
Philippe)
Lacombe (Jean)
Lafleur (Jacques)
Laignel (André)
Lajoine (André)
Mme Lalumière
(Catherine)
Lamant (Jean-Claude)
Lamassoure (Alain)
Lambert (Jérôme)
Lang (Jack)
Lauga (Louis)
Laurain (Jean)
Laurissegues
(Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Baill (Georges)
Mme Lecuir (Marie-
France)
Le Déant (Jean-Yves)
Lodran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)

Le Garrec (Jean)
Legendre (Jacques)
Legras (Philippe)
Le Jaouca (Guy)
Lejeune (André)
Le Meur (Daniel)
Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Léonard (Gérard)
Leonetti (Jean-
Jacques)
Léontieff (Alexandre)
Le Pen (Jean-Marie)
Le Pensec (Louis)
Lepercq (Arnaud)
Mme Leroux (Ginette)
Leroy (Roland)
Ligot (Maurice)
Limouzy (Jacques)
Lipkowski (Jean de)
Loncle (François)
Lorenzini (Claude)
Lory (Raymond)
Louet (Henri)
Louis-Joseph-Dogué
(Maurice)
Mahéas (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)
Mamy (Albert)
Mancel (Jean-François)
Maran (Jean)
Marcellin (Raymond)
Marchais (Georges)
Marchand (Philippe)
Marcus (Claude-
Gérard)
Margnes (Michel)
Marlière (Olivier)
Martinez (Jean-Claude)
Marty (Elié)
Mas (Roger)
Masson (Jean-Louis)
Mathieu (Gilbert)
Mauger (Pierre)
Maujoulan du Gasset
(Joseph-Henri)
Mauroy (Pierre)
Mayoud (Alain)
Mazeaud (Pierre)
Médecin (Jacques)
Mégret (Bruno)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Mercieca (Paul)
Mermaz (Louis)
Meamin (Georges)
Messmer (Pierre)
Mestre (Philippe)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Micaus (Pierre)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-François)
Michel (Jean-Pierre)
Millon (Charles)
Miossec (Charles)
Mitterrand (Gilbert)
Montastruc (Pierre)
Montdargent (Robert)
Montesquiou
(Aymeri de)
Mme Mora
(Christiane)
Mme Moreau (Louise)
Mouliet (Louis)
Mouton (Jean)
Moutoussamy (Ernest)
Moyne-Bressand
(Alain)
Nallet (Henri)
Narquin (Jean)
Natiez (Jean)
Mme Neiertz
(Véronique)

Nenou-Pwataho
(Maurice)
Mme Nevoux
(Paulette)
Notebart (Arthur)
Nucci (Christian)
Nungesser (Roland)
Oehler (Jean)
Omano (Michel d')
Ortet (Pierre)
Mme Osselin
(Jacqueline)
Oudot (Jacques)
Paccou (Charles)
Paecht (Arthur)
Mme de Panafieu
(Françoise)
Mme Papon (Christiane)
Mme Papon (Monique)
Parent (Régis)
Pascallon (Pierre)
Pasquini (Pierre)
Patriat (François)
Pelchat (Michel)
Pénicaut
(Jean-Pierre)
Perben (Dominique)
Perbet (Régis)
Perdomo (Ronald)
Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Péricard (Michel)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyret (Michel)
Peyron (Albert)
Pezet (Michel)
Mme Piat (Yann)
Pierret (Christian)
Pinte (Etienne)
Pistre (Charles)
Poniatowski
(Ladislas)
Poperen (Jean)
Porelli (Vincent)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Portheault
(Jean-Claude)
Poujade (Robert)
Pourchon (Maurice)
Prat (Henri)
Prémaunt (Jean de)
Proriol (Jean)
Proveux (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)
Quilès (Paul)
Raoult (Eric)
Ravassard (Noël)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Reyssier (Jean)
Richard (Alain)
Richard (Lucien)
Rigal (Jean)
Rigsud (Jean)
Rigout (Marcel)
Rimbault (Jacques)
Roatta (Jean)
Robien (Gilles de)
Rocard (Michel)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rodet (Alain)
Roger-Machart
(Jacques)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Mme Rondy (Yvette)
Roussel (Jean)
Roux (Jacques)

Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)
Rufenacht (A.:toine)
Saint-Ellier (Francis)
Saint-Pierre
(Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Salles (Jean-Jack)
Sanmarco (Philippe)
Santrot (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)
Savy (Bernard)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Schreiner (Bernard)
Schwartzberg
(Roger-Gérard)
Séguela (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)

Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Mme Stiévenard
(Gisèle)
Stirbois (Jean-Pierre)
Stirn (Olivier)
Strauss-Kahn
(Dominique)
Mme Sublet
(Marie-Joséphe)
Sueur (Jean-Pierre)
Taugourdeau (Martial)
Tavernier (Yves)
Tenailon (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Théaudin (Clément)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)
Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)

Mme Toutain
(Ghislaine)
Tranchant (Georges)
Mme Trautmann
(Catherine)
Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Vadepied (Guy)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)
Vauzelle (Michel)
Vergès (Paul)
Virapoullé (Jean-Paul)
Vivien (Alain)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)
Wacheux (Marcel)
Wagner (Georges-Paul)
Wagner (Robert)
Weisenborn (Pierre)
Welzer (Gérard)
Wiltzer (Pierre-André)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

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

D'autre part :

MM. Pierre Bernard-Reymond, Jacques Blanc, Robert Borrel, Hubert Gouze, Jean Kiffer, Michel Lambert, André Pinçon, Michel Renard et Robert-André Vivien.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Pierre Bernard-Reymond, Jacques Blanc, Robert Borrel, Hubert Gouze, Jean Kiffer, Michel Lambert, André Pinçon et Robert-André Vivien, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

SCRUTIN (N° 579)

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

Nombre de votants	571
Nombre des suffrages exprimés	571
Majorité absolue	286

Pour l'adoption	571
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (213) :

Pour : 213.

Groupe R.P.R. (159) :

Pour : 155.

Non-votants : 4. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, Roger Couturier, Louis Lauga et Michel Renard.

Groupe U.D.F. (130) :

Pour : 129.

Non-votant : 1. - M. Jacques Blanc.

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

Pour : 32.

Non-votant : 1. - M. Georges-Paul Wagner.

Groupe communiste (35) :

Pour : 35.

Non-inscrits (7) :

Pour : 7. - MM. Daniel Bernardet, Robert Borrel, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, André Pinçon, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Ont voté pour

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
Adevah-Pouf (Maurice)
Alfonsi (Nicolas)
Allard (Jean)
Alphandéry (Edmond)
Anciant (Jean)
André (René)
Anser (Gustave)
Ansart (Vincent)
Arrighi (Pascal)
Asensi (François)
Auberger (Philippe)
Aubert (Emmanuel)
Aubert (François d')
Auchède (Rémy)
Audinot (Gautier)
Auroux (Jean)
Mme Avice (Edwige)
Ayrault (Jean-Marie)
Bachelet (Pierre)
Bachelot (François)
Badet (Jacques)
Baekeroot (Christian)
Balligand (Jean-Pierre)
Bapt (Gérard)
Barailla (Régis)
Barate (Claude)
Barbier (Gilbert)
Bardet (Jean)
Bardin (Bernard)
Barnier (Michel)
Barrau (Alain)
Barre (Raymond)
Barrot (Jacques)
Barthe (Jean-Jacques)
Bartolone (Claude)
Bassinat (Philippe)
Baudis (Pierre)
Baumel (Jacques)
Bayard (Hend)
Bayrou (François)
Beaufils (Jean)
Beaujean (Henri)
Beaumont (René)
Bécam (Marc)
Bèche (Guy)
Bechter (Jean-Pierre)
Bégault (Jean)
Béguet (René)
Bellon (André)
Belorgey (Jean-Michel)
Benoit (René)
Benouville (Pierre de)
Bérgovoy (Pierre)
Bernard (Michel)
Bernard (Pierre)
Bernardet (Daniel)
Bernard-Reymond (Pierre)
Berson (Michel)
Besson (Jean)
Besson (Louis)
Bichet (Jacques)
Bigcard (Marcel)
Billardon (André)
Billon (Alain)
Birraux (Claude)
Bléuler (Pierre)
Blot (Yvan)
Blum (Roland)
Bockel (Jean-Marie)
Bocquet (Alain)
Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
Bollengier-Stragier (Georges)
Bompard (Jacques)

Bonhomme (Jean)
Bonnemaison (Gilbert)
Bonnet (Alain)
Bonrepaux (Augustin)
Bordu (Gérard)
Borel (André)
Borotra (Franck)
Borrel (Robert)
Mme Bouchardeau (Huguette)
Boucheron (Jean-Michel) (Charente)
Boucheron (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)
Bourg-Broc (Bruno)
Bourguignon (Pierre)
Bousquet (Jean)
Mme Boutin (Christine)
Bouvard (Loïc)
Bouvet (Henri)
Branger (Jean-Guy)
Brial (Benjamin)
Briane (Jean)
Briant (Yvon)
Brocard (Jean)
Brochard (Albert)
Brune (Alain)
Bruné (Paulin)
Bussereau (Dominique)
Cabat (Christian)
Calmat (Alain)
Cambolive (Jacques)
Caro (Jean-Marie)
Carraz (Roland)
Carré (Antoine)
Cartelet (Michel)
Cassabel (Jean-Pierre)
Cassaing (Jean-Claude)
Castor (Elie)
Cathala (Laurent)
Cavaillé (Jean-Charles)
Cazalet (Robert)
Césaire (Aimé)
César (Gérard)
Ceyrac (Pierre)
Chaboche (Dominique)
Chambrun (Charles de)
Chammougou (Edouard)
Chanfrault (Guy)
Chantelat (Pierre)
Chapuis (Robert)
Charbonnel (Jean)
Charrié (Jean-Paul)
Charles (Serge)
Charroppin (Jean)
Chartron (Jacques)
Charzat (Michel)
Chasseguet (Gérard)
Chaastagnol (Alain)
Chauveau (Guy-Michel)
Chauvierre (Bruno)
Chénard (Alain)
Chevallier (Daniel)
Chevènement (Jean-Pierre)
Choillet (Paul)
Chomat (Paul)
Chometon (Georges)
Chouat (Didier)
Chupin (Jean-Claude)
Claisse (Pierre)
Clément (Pascal)
Clert (André)
Coffineau (Michel)
Cointat (Michel)

Colin (Daniel)
Colin (Georges)
Collomb (Gérard)
Colombier (Georges)
Colonna (Jean-Hugues)
Combrisson (Roger)
Corrèze (Roger)
Counau (René)
Couepel (Sébastien)
Cousin (Bertrand)
Couve (Jean-Michel)
Couveinhes (René)
Cozan (Jean-Yves)
Crépeau (Michel)
Mme Cresson (Edith)
Cuq (Henri)
Daillet (Jean-Marie)
Dalbos (Jean-Claude)
Darinet (Louis)
Debré (Bernard)
Debré (Jean-Louis)
Debré (Michel)
Dehaine (Arthur)
Dehoux (Marcel)
Delalande (Jean-Pierre)
Delatre (Georges)
Delatre (Francis)
Delebarre (Michel)
Delehedde (André)
Delevoeye (Jean-Paul)
Delfosse (Georges)
Delmar (Pierre)
Demange (Jean-Marie)
Demuyneck (Christian)
Deniau (Jean-François)
Deniau (Xavier)
Deprez (Charles)
Deprez (Léonce)
Dermaux (Stéphane)
Derosier (Bernard)
Desanlis (Jean)
Descaves (Pierre)
Deschamps (Bernard)
Deschaux-Beaume (Freddy)
Dessein (Jean-Claude)
Destrade (Jean-Pierre)
Devedjian (Patrick)
Dhaille (Paul)
Dhinnin (Claude)
Diebold (Jean)
Diméglio (Willy)
Domenech (Gabriel)
Dominati (Jacques)
Dousset (Maurice)
Douyère (Raymond)
Drouin (René)
Drut (Guy)
Dubernard (Jean-Michel)
Ducoloné (Guy)
Mme Dufoux (Georgina)
Dugoin (Xavier)
Dumas (Roland)
Dumont (Jean-Louis)
Durand (Adrien)
Durioux (Bruno)
Durioux (Jean-Paul)
Durr (André)
Durupt (Job)
Ehrmann (Charles)
Emmanueli (Henri)
Évin (Claude)
Fabius (Laurent)
Falala (Jean)
Fanton (André)
Farran (Jacques)

Faugaret (Alain)
Féron (Jacques)
Ferrand (Jean-Michel)
Ferrari (Graziën)
Fèvre (Charles)
Fillon (François)
Fiszbin (Henri)
Fiterman (Charles)
Fleury (Jacques)
Florian (Roland)
Forgues (Pierre)
Fossé (Roger)
Fourré (Jean-Pierre)
Foyer (Jean)
Mme Frachon (Martine)
Franceschi (Joseph)
Frêche (Georges)
Frédéric-Dupont (Edouard)
Freulet (Gérard)
Fréville (Yves)
Fritch (Edouard)
Fuchs (Gérard)
Fuchs (Jean-Paul)
Galley (Robert)
Gantier (Gilbert)
Garmendia (Pierre)
Mme Gaspard (Françoise)
Gastines (Henri de)
Gaudin (Jean-Claude)
Gaulle (Jean de)
Gaysot (Jean-Claude)
Geng (Francis)
Gengenwin (Germain)
Germon (Claude)
Ghysel (Michel)
Giard (Jean)
Giovannelli (Jean)
Giscard d'Estaing (Valéry)
Goasduff (Jean-Louis)
Godefroy (Pierre)
Godfrain (Jacques)
Mme Goeuriot (Colette)
Göllnisch (Bruno)
Gonelle (Michel)
Gorse (Georges)
Gougy (Jean)
Goulet (Daniel)
Gourmelon (Joseph)
Goux (Christian)
Gouze (Hubert)
Gremetz (Maxime)
Grignon (Gérard)
Grimont (Jean)
Griotteray (Alain)
Grussenmeyer (François)
Guéna (Yves)
Guichard (Olivier)
Guichon (Lucien)
Guyard (Jacques)
Haby (René)
Hage (Georges)
Hamaide (Michel)
Hannoun (Michel)
Mme d'Harcourt (Florence)
Hardy (Francis)
Hart (Joël)
Hertery (Guy)
Hermier (Guy)
Hemu (Charles)
Hersant (Jacques)
Hersant (Robert)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Hoarau (Elie)
Mme Hoffmann (Jacqueline)
Holéindre (Roger)
Houssin (Pierre-Rémy)
Mme Hubert (Elisabeth)

Huguet (Roland)
Hunsault (Xavier)
Hyst (Jean-Jacques)
Jacob (Lucien)
Mme Jacq (Marie)
Mme Jacquaint (Muguette)
Jacquat (Denis)
Jacquemin (Michel)
Jacquot (Alain)
Jalkh (Jean-François)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jarosz (Jean)
Jean-Baptiste (Henry)
Jeandon (Maurice)
Jegou (Jean-Jacques)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Journet (Alain)
Joxe (Pierre)
Julia (Didier)
Kasperit (Gabriel)
Kerguénis (Aimé)
Kiffer (Jean)
Kliifa (Joseph)
Koehl (Emile)
Kucheida (Jean-Pierre)
Kuster (Gérard)
Labarrère (André)
Labbé (Claude)
Laborde (Jean)
Lacarin (Jacques)
Lachenaud (Jean-Philippe)
Lacombe (Jean)
Lafleur (Jacques)
Laignel (André)
Lajoinie (André)
Mme Lalumière (Catherine)
Lamant (Jean-Claude)
Lamassoure (Alain)
Lambert (Jérôme)
Lambert (Michel)
Lang (Jack)
Laurain (Jean)
Laurisergues (Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Bail (Georges)
Mme Lecuir (Marie-France)
Le Déaut (Jean-Yves)
Ledran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)
Le Garrec (Jean)
Le Legendre (Jacques)
Legras (Philippe)
Le Jaouen (Guy)
Lejeune (André)
Le Meur (Daniel)
Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Léonard (Gérard)
Leonetti (Jean-Jacques)
Léontieff (Alexandre)
Le Pen (Jean-Marie)
Le Pensec (Louis)
Lepercq (Arnaud)
Mme Leroux (Ginette)
Leroy (Roland)
Ligot (Maurice)
Limouzy (Jacques)
Lipkowski (Jean de)
Loncle (François)
Lorenzini (Claude)
Lory (Raymond)
Lout (Henri)
Louis-Joseph-Dogué (Maurice)
Mahéas (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)

Mamy (Albert)
Mancel (Jean-François)
Maran (Jean)
Marcellin (Raymond)
Marchais (Georges)
Marchand (Philippe)
Marcus (Claude-Gérard)
Margnes (Michel)
Marlière (Olivier)
Martinez (Jean-Claude)
Marty (Elie)
Mas (Roger)
Masson (Jean-Louis)
Mathieu (Gilbert)
Mauger (Pierre)
Maujotban du Gasset (Joseph-Henri)
Mauroy (Pierre)
Mayoud (Alain)
Mazeaud (Pierre)
Médecin (Jacques)
Mégret (Bruno)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Merchieca (Paul)
Mermaz (Louis)
Mesmin (Georges)
Messmer (Pierre)
Mestre (Philippe)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Micaux (Pierre)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-François)
Michel (Jean-Pierre)
Millon (Charles)
Miossec (Charles)
Mitterrand (Gilbert)
Montastruc (Pierre)
Montdargent (Robert)
Montesquiou (Aymer de)
Mme Mora (Christiane)
Mme Moreau (Louise)
Moulinet (Louis)
Mouton (Jean)
Moutoussamy (Ernest)
Moyné-Bressand (Alain)
Nallet (Henri)
Narquin (Jean)
Natiez (Jean)
Mme Nieertz (Véronique)
Nenou-Pwataho (Maurice)
Mme Nevoux (Paulette)
Notebart (Arthur)
Nucci (Christian)
Nungesser (Roland)
Oehler (Jean)
Ornano (Michel d')
Ortel (Pierre)
Mme Osselin (Jacqueline)
Oudot (Jacques)
Paccou (Charles)
Paecht (Arthur)
Mme de Panafieu (François)
Mme Papon (Christiane)
Mme Papon (Monique)
Parent (Régis)
Pascallon (Pierre)
Pasquini (Pierre)
Patriat (François)
Pelchat (Michel)
Pénicaud (Jean-Pierre)
Perben (Dominique)
Perbet (Régis)
Perdomo (Ronald)

Peretti Della Rocca
(Jean-Pierre de)
Péricard (Michel)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)
Peyrat (Jacques)
Peyrefitte (Alain)
Peyret (Michel)
Peyron (Albert)
Pezet (Michel)
Mme Piat (Yann)
Pierret (Christian)
Pinçon (André)
Pinte (Etienne)
Pistre (Charles)
Poniatowski
(Ladislas)
Popereau (Jean)
Porelli (Vincent)
Porteu de la Moran-
dière (François)
Portheault
(Jean-Claude)
Poujade (Robert)
Pourchon (Maurice)
Prat (Henri)
Préaumont (Jean de)
Proriot (Jean)
Proveux (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)

Quilès (Paul)
Raoult (Eric)
Ravassard (Noël)
Raynal (Pierre)
Reveau (Jean-Pierre)
Revet (Charles)
Reymann (Marc)
Reyssier (Jean)
Richard (Alain)
Richard (Lucien)
Rigal (Jean)
Rigaud (Jean)
Rigout (Marcel)
Rimbault (Jacques)
Roatta (Jean)
Robien (Gilles de)
Rocard (Michel)
Rocca Serra
(Jean-Paul de)
Rodet (Alain)
Roger-Machart
(Jacques)
Rolland (Hector)
Rossi (André)
Rostolan (Michel de)
Mme Roudy (Yvette)
Roussel (Jean)
Roux (Jacques)
Roux (Jean-Pierre)
Royer (Jean)
Rufenacht (Antoine)

Saint-Ellier (Francis)
Saint-Pierre
(Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Salles (Jean-Jack)
Sanmarco (Philippe)
Saotrot (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)
Savy (Bernard)
Schenardi
(Jean-Pierre)
Schreiner (Bernard)
Schwartzberg
(Roger-Gérard)
Séguéla (Jean-Paul)
Seitlinger (Jean)
Sergent (Pierre)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Sirgue (Pierre)
Soisson (Jean-Pierre)
Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Sourdille (Jacques)
Spieler (Robert)
Stasi (Bernard)
Mme Stiévenard
(Gisèle)
Stirbois (Jean-Pierre)
Stim (Olivier)

Strauss-Kahn
(Dominique)
Mme Sublet
(Marie-Josèphe)
Sueur (Jean-Pierre)
Taugourdeau (Martial)
Tavernier (Yves)
Tenaillon (Paul-Louis)
Terrot (Michel)
Théaudin (Clément)
Thien Ah Koon
(André)
Tiberi (Jean)

Toga (Maurice)
Toubon (Jacques)
Mme Toutain
(Ghislaine)
Tranchant (Georges)
Mme Trautmann
(Catherine)
Trémège (Gérard)
Ueberschlag (Jean)
Vadepied (Guy)
Valleix (Jean)
Vasseur (Philippe)
Vauzelle (Michel)

Vergès (Paul)
Virapoulé (Jean-Paul)
Vivien (Alain)
Vivien (Robert-André)
Vuibert (Michel)
Vuillaume (Roland)
Wecheux (Marcel)
Wagner (Robert)
Weisenhorn (Pierre)
Welzer (Gérard)
Wiltzer (Pierre-André)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

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

D'autre part :

MM. Jacques Blanc, Roger Couturier, Louis Lauga, Michel Renard et Georges-Paul Wagner.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Jacques Blanc, Roger Couturier, Louis Lauga et Georges-Paul Wagner, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

ABONNEMENTS			
EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER
Codes	Titres	Francs	Francs
Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :			
- 03	: compte rendu intégral des séances;		
- 33	: questions écrites et réponses des ministres.		
Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes :			
- 08	: compte rendu intégral des séances;		
- 38	: questions écrites et réponses des ministres.		
Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :			
- 07	: projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.		
- 27	: projets de lois de finances.		
Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.			
DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION			
28, rue Deseix, 75727 PARIS CEDEX 12			
Téléphone : Renseignements : (1) 45-75-62-31 Administration : (1) 45-75-81-39			
TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS			
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :			
03	Compte rendu..... 1 en	107	661
33	Questions..... 1 en	197	553
03	Table compte rendu.....	51	86
33	Table questions.....	51	84
DEBATS DU SENAT :			
08	Compte rendu..... 1 en	98	534
38	Questions..... 1 en	98	348
08	Table compte rendu.....	51	80
38	Table questions.....	31	51
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :			
07	Série ordinaire..... 1 en	664	1 646
27	Série budgétaire..... 1 en	201	302
DOCUMENTS DU SENAT :			
08	Un an.....	664	1 530

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 3 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)