

# JOURNAL OFFICIEL



## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9<sup>e</sup> Législature

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989**

**(46<sup>e</sup> SÉANCE)**

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**1<sup>re</sup> séance du mardi 8 novembre 1988**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. MICHEL COFFINEAU

**1. Hommage aux victimes de l'accident ferroviaire d'Ay (p. 1911).**

MM. le président, Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.

**2. Loi de finances pour 1989 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1911).**

#### TRANSPORTS ET MER

##### Aviation civile et météorologie Budget annexe de la navigation aérienne

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances.

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

MM. Gilbert Gantier,  
Jacques Roger-Machart.

MM. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer, le rapporteur spécial, Gilbert Gantier.

Réponses de M. le ministre aux questions de: MM. Daniel Le Meur, Dominique Baudis, Pascal Clément, Jean-Marc Nesme, Mme Marie-Noëlle Liemann, MM. François Massot, Alain Rodc.

##### Aviation civile et météorologie

Les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie inscrits à la ligne « Transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits du ministère délégué chargé de la mer.

##### Budget annexe de la navigation aérienne

Adoption des crédits ouverts à l'article 36.

Adoption des crédits ouverts à l'article 27.

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

**3. Ordre du jour (p. 1926).**

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. MICHEL COFFINEAU,

vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

## HOMMAGE AUX VICTIMES DE L'ACCIDENT FERROVIAIRE D'AY

M. le président. Notre pays vient, hélas, d'être une nouvelle fois endeuillé par un grave accident ferroviaire.

Je suis sûr de me faire l'interprète de la représentation nationale tout entière en adressant le témoignage de notre profonde sympathie aux familles des victimes et au monde des travailleurs du rail encore cruellement éprouvé.

La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

M. Michel Eleberre, ministre des transports et de la mer. Je souhaite, monsieur le président, associer le Gouvernement à l'hommage que vous venez de rendre.

Je me suis moi-même rendu hier à Epemay où j'ai tenu à m'incliner devant les corps des victimes de l'accident survenu hier matin en gare d'Ay. Je tenais ainsi à manifester la solidarité de M. le Président de la République, du Premier ministre et du Gouvernement à l'égard des familles des victimes et à témoigner ma reconnaissance aux sauveteurs qui sont intervenus avec courage, détermination et rapidité.

Cet accident tragique a fait neuf victimes. A ce bilan brutal, nous mesurons le courage, le dévouement des cheminots et de tous ceux qui, quotidiennement, dans des conditions parfois difficiles, mettent tout en œuvre pour que le service public ferroviaire soit assuré.

Avec le président Jacques Fournier, avec l'ensemble du personnel de la S.N.C.F. et au nom du Gouvernement, je rends hommage à la mémoire des disparus. Je tiens également à transmettre à tous les cheminots les sentiments de profonde émotion et de solidarité du gouvernement de Michel Rocard. Qu'ils sachent que nous partageons leur tristesse et leur peine.

M. le président. A la mémoire des victimes, j'invite l'Assemblée à observer une minute de silence.

(Mmes et MM. les députés, M. le ministre se lèvent et observent une minute de silence.)

2

## LOI DE FINANCES POUR 1989

(DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 (nos 160 et 294).

TRANSPORTS ET MER

### AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports et de la mer, concernant l'aviation civile et la météorologie, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Monsieur le ministre des transports et de la mer, mes chers collègues, les crédits que votre rapporteur spécial a la charge de vous présenter sont contenus dans trois « bleus », celui de l'aviation civile, celui du budget annexe de la navigation aérienne et, enfin, celui de la météorologie.

Le projet de budget de l'aviation civile pour 1989 témoigne d'une modeste ambition.

La progression apparente est certes notable, avec une augmentation de 42,59 p. 100 des dépenses ordinaires, mais il convient de relever une régression de 3,3 p. 100 des crédits de paiement et une reconduction en francs courants des autorisations de programme. En réalité, la très forte augmentation des dépenses ordinaires tient avant tout à la modification des structures gouvernementales. Des crédits précédemment inscrits au budget de l'« urbanisme, logement et services communs » sont, en effet, transférés à celui de l'aviation civile à hauteur de 652 178 279 francs.

La prise en compte de ce transfert conduit alors à un taux d'augmentation de 4 p. 100, à structures constantes, des dépenses ordinaires et à une légère régression du total des crédits de 0,48 p. 100, taux à rapprocher de celui du total des dépenses définitives de l'Etat, qui est en augmentation de 4,5 p. 100. La baisse des dépenses en capital s'explique avant tout par la régression des crédits pour les programmes aéronautiques civils, de 5,36 p. 100 pour les crédits de paiement et de 0,69 p. 100 pour les autorisations de programme. Une telle évolution n'implique pas nécessairement une réduction de l'effort de l'Etat dans ce secteur. Il est, en effet, logique que les avances remboursables accordées pour le développement de l'A 320 accusent une sensible réduction, compte tenu de la mise en service de cet appareil.

Ce projet de budget est cependant marqué par la résolution du conflit de la navigation aérienne, au terme d'une négociation réussie, réussite pour laquelle votre rapporteur spécial ne peut que féliciter le ministre des transports et de la mer. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

Le budget de la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne connaissent enfin une évolution satisfaisante.

A l'occasion de l'examen de ce projet de budget, votre rapporteur souhaiterait appeler l'attention de l'Assemblée nationale sur trois problèmes essentiels.

Il lui apparaît d'abord que la nécessaire redéfinition du paysage aérien français ne saurait attendre beaucoup plus longtemps. L'actuel « partage du monde » entre U.T.A., Air France et Air Inter n'est plus tenable et le maintien du *statu quo* mettrait en péril l'ensemble de nos compagnies face à une concurrence renforcée par l'ouverture du marché unique européen le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Mais M. le ministre a annoncé indirectement ce matin que la décision serait prise avant la fin du mois.

Deuxièmement, l'amélioration du trafic aérien constitue un autre enjeu majeur. Votre rapporteur a souligné à plusieurs reprises que la solution passait par la création d'un « ciel

unique européen », et il ne peut donc que se féliciter d'avoir été entendu par la conférence des vingt-deux ministres des transports européens réunis à Francfort, qui a décidé la création d'une agence centrale de la navigation aérienne.

Troisièmement, votre rapporteur estime que le succès commercial d'Airbus rend indispensable un changement profond de son mode de gestion. Il est souhaitable qu'Airbus ressemble, pour l'avenir, à une véritable société commerciale.

L'exécution de ce budget n'appelle, enfin, pas d'observations particulières de la part de votre rapporteur, si ce n'est pour souligner que l'effort réel de l'Etat en faveur de la construction aéronautique doit s'apprécier en fonction du remboursement à l'Etat des avances remboursables. Cet effort est donc modeste par rapport à l'intérêt et au succès de programmes comme Airbus.

J'en viens maintenant à l'examen des crédits de la météorologie nationale.

Les crédits connaissent une progression satisfaisante. Ils sont en augmentation de 4,9 p. 100 pour les crédits de paiement et de 5,9 p. 100 pour les autorisations de programme. Il s'agit donc d'un bon budget, caractérisé par une hausse des moyens de fonctionnement, ce qui permettra notamment le transfert à Toulouse des services de la météorologie, qui se poursuivra, accompagné d'un redéploiement des services en région parisienne. Mais nous avons eu la certitude qu'aucun départ autoritaire vers Toulouse ne serait effectué.

Je voudrais ensuite dire quelques mots du budget annexe de la navigation aérienne. Je rappellerai que la redevance de route, en application de l'article R. 134-1 du code de l'aviation civile, n'est pas assise sur le nombre de passagers, mais est fonction « de la distance parcourue dans l'espace aérien dans lequel sont mis en œuvre les installations et services ». De même, la redevance pour services terminaux est exigible à l'arrivée et au départ des aérodromes d'une certaine importance et son montant est déterminé « en fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef ». Donc, contrairement à ce qui a pu être affirmé en séance publique, lors du débat sur un amendement que j'avais présenté tendant à créer une taxe sur les passagers permettant de financer les investissements des petits et moyens aéroports, les redevances actuelles ne sont pas pour l'essentiel assises sur les passagers mais sur les avions.

Pour ce qui est de la construction aéronautique, je précise seulement que les crédits qui sont inscrits au chapitre 53-22 s'élèvent à 2 276 millions de francs, soit une régression de 5,36 p. 100 par rapport à 1988. Mais les remboursements compensent assez largement cette baisse.

Je serai bref sur le programme T.H.R., ainsi rebaptisé car au départ c'était un moteur U.D.F... Mais je ne voudrais pas engager un combat politique sur ce pauvre moteur, qui est assez mal parti car personne n'en veut. (Sourires.)

**M. Jacques Roger-Machart.** C'est comme l'U.D.F. I (Nouveaux sourires.)

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Comme l'U.D.F. ? Je m'élève vigoureusement contre une telle affirmation !

Le seul programme nouveau à bénéficier de dotations supplémentaires est l'hélicoptère N.H. 90, version civile d'un hélicoptère militaire. Il convient également de noter la montée en puissance des dotations pour l'Airbus à long rayon d'action qu'est l'A 330/A 340.

En ce qui concerne plus spécialement Airbus - je pense -, je crois que tout le monde est d'accord et le rapport des sages arrive d'ailleurs aux mêmes conclusions - qu'il faut véritablement parvenir à sortir de ce G.I.E. où tout le monde commande et où personne ne décide. Dans un temps que j'espère assez proche, on arrivera à une véritable société commerciale européenne du type société à directeur et à conseil de surveillance qui permettra la prise de décisions dans des délais normaux et évitera ce que nous avons connu pour certaines parties - et, entre autres, le train d'atterrissage de l'A 340 -, des problèmes énormes avec nos partenaires britanniques, allemands ou espagnols.

En ce qui concerne la redéfinition du paysage aérien, un grand pas vient d'être franchi, et il fallait le faire, car la progression du trafic a été de plus de 10 p. 100 en 1987 pour approcher 11 p. 100 en France pour les cinq premiers mois

de l'année. De la même manière, le trafic mondial progresse également vite. En revanche, le trafic assuré par la France a plutôt progressé moins vite que le trafic international. L'augmentation du trafic international français a été près de quatre fois moindre que la moyenne mondiale : indice 110 pour la France, indice 137 pour le reste du monde.

Je ne sais pas si vous partagez mon avis, monsieur le ministre, mais enfin, je pense que la décision que vous prendrez dans le courant du mois en ce qui concerne nos trois grandes compagnies : Air France, U.T.A. et Air Inter devrait s'orienter vers la solution allemande et la solution anglaise. Il est certain que, quand on pense aux solutions adoptées par l'Allemagne et la Grande-Bretagne, la logique et la dimension minimale d'une flotte imposent un regroupement de ces trois compagnies. Mais un regroupement qui ne sera pas une fusion. Il faut en revenir à ce qu'on appelle l'économie d'échelle, de fonctionnement et d'investissement, mais en précisant que les trois flottes, à elles trois, ne feront guère que 200 avions, et encore pas tout à fait ; or Aéroflot - certes, il s'y trouve encore beaucoup d'avions à hélice - culmine, dit-on, à 10 000 avions et Air Alaska a autant d'avions qu'Air Inter. Texas Air qui est la plus grande compagnie privée mondiale est à 600 avions. Je pense donc qu'un regroupement s'impose. Si Mme Thatcher a fait racheter British Caledonian par British Airways, c'est qu'elle a voulu éviter le rachat de British Caledonian par S.A.S. En effet, comment pourrait-on empêcher, en 1993, le rachat d'U.T.A. par l'étranger avec des droits de trafic étendus ? Je me permets simplement de faire une suggestion. Sur le plan pratique, la cession d'U.T.A. à Air France permettrait de maintenir les trois structures avec leur spécificité propre et, entre autres, le statut du personnel qui est différent dans les trois compagnies, une direction propre, mais notre compagnie nationale jouerait le rôle de coordinateur direct, puisque possédant U.T.A., elle aura 70 p. 100 d'Air Inter.

Nous suivrions l'exemple de British Airways et de Lufthansa, sans création d'une structure nouvelle, holding ou autre, et sans fusion des diverses compagnies, qui conserveraient leur activité et leur développement propres, mais de façon coordonnée et complémentaire, avec économie dans le fonctionnement et dans l'investissement.

Pour terminer, monsieur le ministre, je tiens à attirer votre attention sur nos petits aéroports de province. Le trafic s'y développe également de façon considérable, et à une allure presque plus rapide que dans nos grands aéroports.

Lors de la discussion de la première partie de la loi de finances, j'avais soumis un amendement, accepté par le groupe socialiste, qui, dans un premier temps, avait voté avec moi contre l'avis de mes amis U.D.F. et R.P.R., et je l'en remercie, mais il faudrait continuer dans ce sens. En l'occurrence, l'expression *perseverare diabolicum* ne convient pas, car, au contraire, il serait largement souhaitable de persévérer ! Malheureusement, en effet, vers nuit heures et demie du matin - M. Auroux était peut-être là - je m'étais absenté, pensant avoir gagné, à quatre heures et demie.

**M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.** Il faut les surveiller jusqu'au bout ! (Sourires.)

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Je me permets donc de revenir un peu en arrière et je terminerai par là, monsieur le président, mais ne vous inquiétez pas, je ne dépasserai pas mon temps de parole.

L'amendement tendait à instituer sur chaque billet de transport une taxe d'équipement destinée à contribuer au remboursement des annuités d'emprunt, et M. le ministre du budget, M. Charasse, avait donc déclaré, le 21 octobre, vers huit heures trente du matin : « Je veux bien qu'on revoie cette mesure si l'Assemblée le souhaite, mais pas dans ces conditions-là ». Il avait raison, mais il ajoutait quelque chose qui n'est pas tout à fait exact, à savoir que les chambres de commerce exploitantes vont encaisser cette recette sans être tenues de l'affecter conformément au vote de l'Assemblée.

La solution est très simple, monsieur le ministre. Il suffit d'obliger les gestionnaires des petits aéroports, qui ne sont d'ailleurs pas toujours des chambres de commerce, à verser cette recette dans un budget annexe, contrôlé par le préfet, et consacré uniquement aux investissements. Ou alors, si cela ne suffit pas sur le plan de la garantie d'affectation des recettes, créez, comme vous l'avez fait pour la taxe de sûreté, un

fonds d'équipement qui serait géré par vous. Je rassure d'ailleurs tout le monde. Cette redevance ne vise pas les aéroports dont le trafic dépasse 750 000 passagers. Elle n'intéresse que les lignes d'Air Inter, T.A.T. ou compagnies de troisième niveau qui n'ont d'ailleurs soulevé aucune objection à la perception de ladite redevance dans la billetterie. Cela concerne des aéroports, je m'excuse de le préciser, monsieur le ministre, comme ceux de Lille, de Biarritz, de Pau, de Clermont-Ferrand - pour M. Charasse ! - d'Ajaccio, de Bastia,...

**M. le ministre des transports et de la mer.** De Roanne !

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** ... bref, comme tous ces petits aéroports qui viennent d'être construits, qui, déjà, sont saturés et dont, dans les dix ans qui viennent, le trafic sera doublé.

Je vous propose donc, mes chers collègues, d'adopter le projet de budget de la météorologie nationale et celui de l'aviation civile. Mais, puisque c'est une novation de cette session, je demande, monsieur le ministre, la réserve du vote sur le budget annexe de la navigation aérienne, conformément à l'article 95, alinéa 5, du règlement de l'Assemblée nationale, et ce pour vous aider à convaincre M. Charasse, avec toutes les garanties que je lui apporte, de rétablir la taxe pour les petits aéroports dans la première partie de la loi de finances, qui doit nous revenir en deuxième lecture.

**Mme Roselyne Bacheot.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Jean Auroux, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

**M. Jean Auroux, rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, pour respecter les horaires (*Sourires*), autant entrer immédiatement dans le vif du sujet de ce débat budgétaire : la commission de la production et des échanges, saisie pour avis, a estimé avec son rapporteur que votre projet de budget concernant l'aviation civile, la navigation aérienne et la météorologie nationale lui donnait satisfaction.

En effet, le niveau des engagements financiers de l'Etat est, selon nous, conforme aux besoins de l'ensemble d'un secteur essentiel de la vie économique nationale, dont le rayonnement et l'activité dépassent largement nos frontières, qu'il s'agisse de la construction aéronautique, du transport aérien, de la navigation aérienne ou de notre météorologie nationale. Nous représentons en ces divers domaines - il est bon de le rappeler quelquefois - un pôle d'excellence sur le plan européen et même international. S'il faut être vigilant pour ne pas manquer les évolutions en cours, il est de notre devoir de saluer la capacité, la compétence, parfois même la passion de toutes ces femmes et de tous ces hommes qui, dans les entreprises comme dans les administrations, ont fait et font aujourd'hui encore de la France une grande puissance aéronautique.

Le soutien permanent, actif et intelligent de l'Etat permet, avec un budget somme toute modeste par rapport à d'autres - à celui, par exemple, qui a été voté cette nuit - de lancer de nouveaux programmes, de nouveaux équipements, d'améliorer la formation et d'organiser ce secteur sans tomber dans une déréglementation sauvage, mais avec le souci de maîtriser les évolutions et les actualisations que l'espace européen rend nécessaires.

Dans ces conditions, puisque le rapporteur de la commission des finances s'est déjà exprimé sur les chiffres, il me semble pertinent de procéder, à l'occasion de ce trop bref tour d'horizon, à l'examen des différentes composantes de ce secteur où votre rôle, monsieur le ministre, ne saurait être exclusivement budgétaire.

Premier thème que je souhaite aborder : les usagers, dont vous avez fait à juste titre votre priorité.

Nous avons ainsi été sensibles aux initiatives que vous avez prises à la suite d'accidents aériens qui ne sont pas tous dus, hélas, à la fatalité. Nous pensons comme vous, en effet, que la sécurité doit être et demeurer la première priorité.

Nous avons apprécié également votre réussite dans les négociations qui ont permis de ramener la sérénité dans la navigation aérienne après le trop long conflit des aiguilleurs du ciel.

Nous vous confirmons notre soutien dans votre fermeté responsable et indispensable pour la modernisation de la flotte d'Air Inter. Les A 320 sont conçus pour être pilotés à deux et ils doivent l'être, dans notre pays comme partout ailleurs dans le monde.

Nous notons aussi avec satisfaction votre souci de sécurité, notamment dans les aéroports, souci confirmé grâce à un usage pertinent, mais qui peut être amélioré encore, de la taxe versée par les usagers.

Cependant, permettez à l'usager que je suis parmi quelques millions d'autres d'appeler à nouveau votre attention sur les difficultés de liaison entre Paris et ses aéroports. Des réponses ont déjà été apportées : le T.G.V., le V.A.L. et d'autres moyens encore, mais aucun retard ne doit être pris. Et ne faudrait-il pas enfin mettre un peu d'ordre, faire preuve d'autorité dans l'organisation générale des transports et de la circulation dans notre capitale et dans l'Île-de-France ? Si rien n'est fait, le dynamisme d'Aéroports de Paris, que je tiens à souligner et à saluer, risque d'être remis en cause au profit d'aéroports européens plus commodes d'accès, alors que nous avons vocation à être et à demeurer le premier aéroport continental de la Communauté européenne. Il ne s'agit pas d'une simple préoccupation de confort ; il y va du rayonnement et de la prospérité de notre capitale et, d'une certaine manière, de notre pays.

Cependant, permettez aussi aux provinciaux, nombreux ici, de vous rappeler l'intérêt fondamental d'une bonne desserte de notre réseau de villes de province, dans un espace européen dont la dimension aéronautique ne doit pas être seulement technique, financière ou industrielle, mais aussi cohérente et équilibrée sur le plan de l'aménagement du territoire, et - pourquoi pas ? - solidaire aussi, si l'on veut éviter une trop grande disparité entre les villes et les régions d'Europe, mais surtout entre les entreprises, pour l'accès au transport aérien intracommunautaire, qu'il s'agisse des passagers ou du fret ?

La réactivation d'Eurocontrol est utile, mais le soutien et le développement des compagnies complémentaires ou de troisième niveau, qui pourraient jouer aussi un rôle transfrontalier compte tenu de l'intensification des relations interrégionales en Europe, méritent toute votre attention.

Enfin, tout en reconnaissant les efforts de productivité accomplis par nos compagnies de transport aérien, je ne peux que constater qu'au niveau de l'accueil et du service à bord nous ne sommes pas, ou nous ne sommes plus, les premiers. C'est un argument commercial que d'autres compagnies étrangères ne se privent pas de développer contre notre pavillon.

J'en viens ainsi au second thème de mon propos, qui a trait à nos compagnies de transport aérien.

Je tiens à dire d'emblée qu'elles sont bien gérées, que nous avons placé à leur tête des dirigeants de qualité et que leur personnel, par sa qualification et sa motivation, représente une grande force et un atout indispensable pour l'avenir. Néanmoins, il est de notre devoir de souligner que le pavillon français doit se mettre en situation d'affronter les autres grandes compagnies européennes, américaines ou asiatiques. Tout à l'heure, M. le rapporteur spécial s'est livré à quelques comparaisons. Je n'y reviens pas ; elles sont connues et les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Il est temps, monsieur le ministre, avec le sens de l'intérêt général et le souci de la concertation qui sont les vôtres, de mettre en mouvement la reconstruction du pavillon français pour que notre grande tradition aéronautique sache se perpétuer et se développer dans des horizons désormais élargis, sans pour autant être déstabilisée par une sorte de déréglementation ou d'absorption de compagnies, à la mode américaine. Il y a, vous le savez, des complémentarités à rechercher, des spécialisations à développer et une volonté commune à dégager en faveur du pavillon français, dont l'avenir sera celui que vous serez en mesure d'organiser. Nous savons cette tâche assez difficile, mais je puis vous confirmer que nous sommes prêts à vous apporter notre concours et notre soutien.

Mon troisième thème, celui de la construction aéronautique civile, s'inscrit dans la même préoccupation.

L'actualité nous apprend la reconstruction de ce secteur en Allemagne fédérale, où un énorme groupe industriel de mécanique et d'aéronautique vient de voir le jour avec l'accord et

le soutien financier du gouvernement allemand. Si la qualité de la direction, des personnels et des produits de notre industrie ne sont pas en cause et se traduisent au contraire par des succès techniques remarquables dont nos rapports font état, la question doit être néanmoins posée de savoir si nos entreprises, dont certaines sont parfois peu portées à la coopération, auront toujours la taille critique et la compétitivité nécessaires pour faire face à ces groupes étrangers dont la puissance, d'un côté comme de l'autre, semble se conforter de jour en jour.

**M. Jacques Roger-Machart.** C'est une vraie question !

**M. Jean Auroux, rapporteur pour avis.** A cet égard, je ne peux que me réjouir - pour vous en particulier, monsieur Roger-Machart - de la confirmation du pôle toulousain dans le développement d'Airbus, avec la création d'un nouvel atelier de montage. Et je vous rappelle avec force, monsieur le ministre, que nous n'avons aucun complexe à faire devant les manœuvres et la mauvaise foi des constructeurs et des lobbies américains qui tentent de cacher un fiéffé interventionnisme économique, qu'ils pratiquent en permanence, sous des discours libéraux !

**M. Jacques Roger-Machart.** Très bien !

**M. Jean Auroux, rapporteur pour avis.** Chaque voyage dans ce pays - j'en ai fait deux l'an dernier - me confirme dans l'idée que le déficit astronomique du budget américain n'est pas dû principalement à l'action sociale de la Maison-Blanche ! (Rires et "très bien !" sur les bancs du groupe socialiste.)

La modernisation de la structure d'Airbus est à l'ordre du jour. J'ai le sentiment qu'elle est convenablement engagée et qu'il faut la poursuivre avec conviction, avec persévérance, avec le souci de conforter le pôle toulousain et national dans cette grande entreprise européenne.

Il me reste peu de temps pour évoquer le budget annexe de la navigation aérienne. Je dirai simplement que le B.A.N.A. a permis une évolution technique et sociale positive, en même temps que la démonstration était faite de la qualité d'un service public qui, de plus, rapporte de l'argent à l'Etat.

La météorologie nationale est une des meilleures au monde. Son implantation à Toulouse, sur la base du volontariat, a enfin été décidée. Elle est convenablement traitée dans votre budget, plus encore dans les médias, qui ne mesurent sans doute pas suffisamment l'audience que ce service national leur apporte en fournissant autant d'informations aux citoyens.

Bref, monsieur le ministre, si le ciel n'est pas tout à fait dégage, nous savons que vous avez les moyens, la volonté et les méthodes pour faire en sorte que notre pays reste une grande nation amoureuse du ciel ! (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Louis Mexandeau.** Quel style !

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Gilbert Gantier, pour dix minutes.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le monde d'aujourd'hui comme dans celui de demain, il n'est pas de grande puissance économique qui puisse survivre durablement si elle ne maîtrise pas par elle-même les techniques de l'air et de l'espace. C'est ainsi qu'à l'instar des Etats-Unis et de l'Union soviétique, l'Europe se doit de posséder une industrie aéronautique et de l'espace qui ne le cède en rien à celles des deux autres superpuissances mondiales.

Grâce à la France - il est juste de nous rendre cet hommage - l'Europe peut compter sur l'existence et sur les développements futurs d'Arianespace. C'est un problème que je n'aborderai pas aujourd'hui.

Grâce également à des initiatives françaises, l'Europe dispose du programme Airbus, désormais composé d'une gamme complète, ou presque complète, d'avions civils, ainsi que d'une participation dans la très difficile activité de la construction des moteurs d'avions, dont je ne traiterai pas faute de temps.

Je parlerai donc en premier lieu du programme Airbus, qui est un indéniable succès. Grâce en soient rendues à son père, l'ingénieur Bétéille. Il dépasse à tous points de vue les espérances que l'on aurait pu placer en lui lors du lancement, il y a moins de vingt ans, du premier Airbus, l'A 300. Dans un domaine où l'on n'existe pas si l'on n'est pas d'emblée meilleur niveau mondial, les Airbus se sont révélés modèles sûrs, fiables, économiques. Ils ont fait et font l'objet de commandes sans complaisance des meilleures compagnies mondiales, exception faite de British Airways qui, bien que le prince Charles et Lady Di soient sur notre sol depuis hier, boudent toujours la construction aéronautique européenne au profit de celle de nos cousins américains.

**M. Alain Rodet.** Ah ! la perfide Albion !

**M. Gilbert Gantier.** Et pourtant, notre petit dernier, l'Airbus A 320, déjà commandé ferme à plus de 200 exemplaires par un très grand nombre de compagnies aériennes de premier ordre, marque une avancée technologique encore unique au monde. On peut dire que c'est l'avion en service le plus perfectionné du monde.

Mais, en raison même de son succès, le programme Airbus doit négocier aujourd'hui un passage difficile vers la croissance. L'année dernière, en tant que rapporteur spécial, j'avais consacré une part importante de mes observations aux menaces américaines qui pesaient contre Airbus. Ces menaces existent toujours : elles se sont seulement faites un peu moins criardes, parce que le carnet de commandes de Boeing est plein à craquer, parce que McDonnell Douglas et Lockheed n'excluent pas de participer eux-mêmes au programme Airbus - encore que, personnellement, je n'y crois guère - enfin, hélas ! parce que le programme Airbus sécrète actuellement, en son propre sein, de redoutables virus destructeurs.

Je ne m'étendrai pas, faute de temps, sur ce point essentiel pour l'avenir de la construction aéronautique européenne et, plus particulièrement, de la construction française. Je vous renverrai simplement au « rapport des sages », établi voici moins d'un an à la demande des ministres des transports des quatre principaux pays concernés et dont les conclusions me paraissent toujours valables. Mais je dirai que la mort brutale, il y a un mois, de cet homme haut en couleur qu'était Franz Josef Strauss a encore accru la nécessité de faire vite pour sauver la dynamique et l'efficacité du programme Airbus.

A mes yeux, monsieur le ministre, vous devez garder présents à l'esprit deux impératifs.

Premièrement, se méfier des « grands féodaux », qu'ils soient anglais ou allemands, qui voudraient aspirer à leur profit des parts substantielles du programme Airbus dont l'âme doit rester dans son pays d'origine, la France.

Deuxième impératif, lié au précédent : pour qu'il en soit bien ainsi, il faut favoriser, en France même, les regroupements industriels qui s'imposent. Face aux redoutables ensembles que constituent en Allemagne M.B.B., depuis hier épaulé par le puissant groupe Daimler, et en Angleterre la société British Aerospace, forte de juteuses commandes militaires et d'un appui sans faille de Mme Thatcher, notre société Aérospatiale apparaît bien légère. Sa gamme exclut notamment les programmes militaires et son assise financière pèse le tiers, peut-être même le quart, de chacun des deux groupes, l'anglais et l'allemand, que je viens de citer.

Si l'Aérospatiale était une société privée bien gérée, elle aurait déjà pris langue avec d'autres industriels tels que Dassault ou Matra, avec des équipementiers et avec des motoristes, comme la S.N.E.C.M.A., pour créer une synergie dans les domaines aéronautique et para-aéronautique et se trouver ainsi en mesure de lutter à armes égales avec nos puissants partenaires et néanmoins concurrents. Il ne faut donc pas que l'actionnaire unique de l'Aérospatiale s'oppose à une évolution vitale et urgente pour l'avenir de notre industrie nationale, donc pour l'emploi et pour le progrès technique chez nous. Nous attendons votre réponse sur ce premier point essentiel, monsieur le ministre.

Je voudrais, en deuxième partie de mon propos, aborder le problème tout aussi épineux du « paysage aérien français ». Avec la reprise de la croissance économique, le transport aérien - c'est le cas de le dire - s'envole dans toutes les parties du monde. (Sourires.)

Les chiffres d'affaires et même les bénéfices de la plupart des compagnies progressent rapidement. Le directeur général de l'I.A.T.A. prévoit pour 1983, et même pour 1989, une croissance du trafic aérien d'environ 9 à 10 p. 100 par an comme en 1987. Mais, dans ce contexte éminemment favorable, la position française appelle, monsieur le ministre, de sérieuses réflexions.

En effet, alors que les compagnies aériennes des Etats-Unis, du Japon, de Singapour, de l'Allemagne fédérale, de Grande-Bretagne et j'en passe, progressent rapidement, l'augmentation du volume de trafic international de l'ensemble des compagnies françaises se révèle quatre fois moindre que la progression moyenne mondiale au cours des cinq dernières années. Sur l'Atlantique Nord les compagnies américaines qui transportaient nettement moins de 50 p. 100 du trafic dépassent actuellement largement les 60 p. 100. C'est une situation inacceptable dont il faut analyser d'urgence les causes et à laquelle il convient d'apporter les remèdes de cheval qui s'imposent.

Pour des raisons historiques, le transport aérien français est divisé entre trois compagnies - Air France, Air Inter et U.T.A. - de dimensions très inégales, mais, en tout cas, très inférieures aux monstres que sont Texas Air, qui possède plus de 600 avions, et même British Airways, avec plus de 200 avions. En outre, et ceci explique cela, malgré d'indéniables efforts de productivité, les compagnies françaises ne sont pas au même niveau d'efficacité que leurs concurrentes. Parfois même, elles en sont très loin. Je ne citerai que pour mémoire l'exemple des Airbus 300 et 310 d'Air France qui sont les seuls, monsieur le ministre, à être livrés, moyennant un sérieux supplément de prix, avec un troisième siège dans le cockpit. Quand on vend un A 300 ou un A 310 à d'autres compagnies, il n'y a que deux sièges.

Il n'est pas douteux que de redoutables engagements ont été pris à l'égard de leurs personnels par les trois présidents de nos trois compagnies, il y a quelque vingt ans. Il en résulte, pour le transport aérien français, des charges salariales plus lourdes que celles de nos concurrents. Il faut faire comprendre aux personnels intéressés qu'ils doivent permettre au transport aérien français d'évoluer, si nous ne voulons pas que ce transport suive l'exemple déplorable de notre marine marchande, qui s'est suicidé.

Par ailleurs, les dirigeants eux-mêmes de chacune de nos compagnies défendent ardemment leur pré carré contre le voisin, alors que la déréglementation mondiale et l'ouverture inéluctable de nos frontières à la concurrence européenne risquent de faire disparaître totalement ce pré carré au profit de nos partenaires et concurrents. Là encore, comme pour l'Aéropatiale, le poids des structures étatiques maintient abusivement les positions acquises et freine les évolutions nécessaires.

Il est temps que l'Etat qui possède tout le pouvoir d'agir, au moins à Air France et à Air Inter, se conduise comme un investisseur intelligent, perspicace, dynamique le ferait en semblables circonstances dans des affaires privées. Si nous voulons, d'ici à la fin de ce siècle, gagner le combat très dur du transport aérien, nous devons nous en remettre à de véritables managers, et ce domaine comme dans tous les autres secteurs de l'activité économique.

Vous avez, monsieur le ministre, peu de temps pour le faire, car le dossier est brûlant. Il est certes indispensable d'aiguillonner nos grandes compagnies grâce à des compagnies charters dynamiques, mais il ne faut pas qu'une guerre franco-française, que d'aucuns qualifient des picrocholine, conduise nos compagnies de transport aérien à s'autodétruire pour le plus grand bénéfice de nos concurrents. Sur ce deuxième point aussi, monsieur le ministre, le temps presse. Nous attendons votre réponse dans un domaine où l'Etat est le maître du jeu.

C'est donc à vous maintenant qu'il appartient de prendre vos responsabilités, et vous serez jugé sur vos résultats, dans le domaine de la construction aéronautique comme dans celui du transport aérien français. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Roger-Machart, pour dix minutes.

**M. Jacques Roger-Machart.** Monsieur le ministre, le groupe socialiste accueille avec une grande satisfaction ce budget de l'aviation civile et les budgets annexes qui lui sont

rattachés. Certes, à structure comparable, on enregistre, par rapport à l'année dernière, une quasi-stagnation des crédits autour de 5 milliards de francs mais, comme le prouve l'exemple de la construction aéronautique, la baisse due à la réalisation des programmes en cours - celui de l'A 320 en particulier - ne doit pas masquer l'importance de l'effort réalisé par ailleurs.

Ainsi nous nous félicitons du respect des engagements pris pour les programmes Airbus A 330 et A 340, dont les crédits sont accrus de près de 100 p. 100 et pour celui des moteurs CFM, dont la dotation est augmentée de plus de 100 p. 100, comme d'ailleurs des efforts prévus pour la recherche-développement hors programme, ce qui permet de trouver un juste équilibre entre le présent et le futur plus lointain.

Ce budget doit donc donner les moyens à notre industrie aéronautique, aujourd'hui l'une des premières du monde, de consolider sa position dans le cadre européen et mondial. Qu'il me soit cependant permis, monsieur le ministre, d'évoquer quelques problèmes d'avenir, en faisant écho, à cet égard, aux propos tenus par mon prédécesseur à cette tribune, ainsi que par le rapporteur pour avis, mon excellent collègue Jean Auroux.

En effet, nous devons faire face, aujourd'hui, à la constitution de pôles industriels puissants chez nos partenaires européens de Grande-Bretagne et de R.F.A. : British Aerospace en Grande-Bretagne, M.B.B.-Daimler-Benz en R.F.A. En outre, les partenaires italiens et espagnols s'engagent dans des stratégies de coopération, les uns avec le puissant concurrent américain, les autres avec les industries émergentes du tiers monde, du Brésil et de l'Indonésie.

Dans ce contexte, il est vital que nos entreprises de construction aéronautique puissent atteindre le seuil nécessaire en termes d'économies d'échelle, en recherchant les synergies indispensables entre les principaux avionneurs - Aérospatiale, Dassault, Matra - voire en essayant d'organiser également nos équipementiers en pôles français et européens. Je crois que sur tous les bancs de l'Assemblée, nous partageons la même préoccupation.

En outre, monsieur le ministre, ce problème se complique par une question franco-française : celle de l'organisation gouvernementale où les responsabilités sont partagées entre la tutelle officielle qu'exerce votre collègue du ministère de la défense, vos propres responsabilités de ministre des transports, celles du ministre de l'économie qui gère les dotations en capital et les autorisations de financement, celles du ministre de l'industrie qui s'intéresse à certains équipementiers et aux retombées de la construction aéronautique sur l'ensemble de l'industrie, celles du ministre des P.T.T. qui a la responsabilité de l'industrie spatiale. Bref, les choses ne sont pas simples pour une raison véritablement hexagonale.

Il s'agit donc, monsieur le ministre, de tenter d'y voir plus clair et le groupe socialiste serait heureux de savoir quel commentaire vous pouvez apporter dès aujourd'hui sur cette importante question qui concerne le devenir d'une de nos principales industries.

Donner à notre industrie nationale sa place dans l'industrie aéronautique européenne et mondiale, c'est aussi lui permettre de consolider ses positions dans la compétition commerciale mondiale, en faisant face aux pressions protectionnistes américaines. Je ne doute pas, monsieur le ministre, qu'avec vos autres collègues du Gouvernement vous saurez faire preuve de fermeté face à la menace éventuelle du *trade bill* américain.

Peut-être une réflexion d'ensemble sur les politiques d'aide publique serait-elle souhaitable. A cet égard, s'agissant de l'Aéropatiale, plutôt que de réduire le taux de couverture des crédits d'avance remboursables, ne conviendrait-il pas de réfléchir à nouveau au mode de financement des A 320 ? En effet, ils ont été négociés - et M. Auroux connaît bien ce sujet - entre le Gouvernement et l'industriel national à une époque où le dollar cotait neuf francs. Aujourd'hui, les conditions de remboursement peuvent paraître assez sévères dans la mesure où, au rythme de huit appareils par mois, le remboursement sera total à la fin de 1994 et où, au-delà des 600 avions alors vendus, ce seront des royalties que l'Etat percevra sur l'avionneur Aérospatiale.

N'y a-t-il pas lieu de réexaminer ces conditions de financement ? Ne serait-il pas plus juste que l'Etat actionnaire joue pleinement son rôle envers cet industriel public en lui accordant des dotations en capital, au côté des interventions à

l'aide de crédits bancaires ordinaires ? Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, ce qu'il en est des dotations en capital à l'Aérospatiale, en particulier de la deuxième tranche de 1 250 millions qui doit être versée avant la fin de l'année ? De même, notre pays, comme la République fédérale d'Allemagne, ne devrait-il pas s'interroger sur les moyens de préserver l'industrie aéronautique européenne des risques de change liés aux fluctuations du dollar ?

De plus, si les coopérations internationales hors Europe peuvent nous être profitables, comme l'a montré l'exemple de S.N.E.C.M.A. avec General Electric, elles ne doivent pas se traduire par un affaiblissement de notre potentiel national. Dans ce sens, je ne peux que me féliciter du fait qu'un éventuel accord entre Airbus et un partenaire américain ne soit plus lié à la constitution d'une chaîne de montage aux U.S.A., comme vous l'avez récemment confirmé à Toulouse.

A ce propos, je tiens à vous dire publiquement, monsieur le ministre, combien ont été appréciés par l'ensemble des personnels, direction et organisations syndicales, comme par tous les partenaires de l'Aérospatiale, votre récente visite en Haute-Garonne et les propos que vous avez tenus lors du lancement des travaux de la nouvelle usine de montage des A 330 et A 340.

Enfin, la montée en puissance du G.I.E. Airbus lui impose aujourd'hui d'évoluer vers un statut nouveau. Pouvez-vous nous indiquer, entre les différentes hypothèses envisagées, quelle est celle dont la réalisation aurait votre préférence ?

Monsieur le ministre, le transport aérien doit rester un atout pour notre pays dans l'Europe de demain. L'augmentation des crédits prévus au chapitre II de votre budget prouve que les pouvoirs publics en sont conscients. Cependant le groupe socialiste partage les préoccupations de M. le rapporteur pour avis, Jean Auroux, quant à l'avenir de notre pavillon et à la nécessité de conforter les trois principales compagnies françaises. Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, dans quelle mesure la redéfinition des rôles d'Air France, d'Air Inter et d'U.T.A. permettra au pavillon français de préserver sa place dans le cadre des nouvelles règles du jeu prévues pour 1993 ? Un calendrier précis des mesures à prendre a-t-il été fixé ?

Pour ce qui est de la réglementation, nous sommes favorables, sans préjugé, à une évolution maîtrisée. Mais l'expérience américaine, on le sait, a démontré les risques d'une déréglementation sauvage. On a souvent mis en relief les dangers de fermeture de lignes s'accompagnant d'encombres sur les seuls parcours rentables. Il faudrait aussi soulever la question de la garantie de minima sociaux nécessaires pour les professions navigantes concernées.

Je me permettrai également d'évoquer un autre problème hexagonal, celui d'un accès plus égalitaire de nos concitoyens au transport aérien.

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

**M. Jacques Roger-Machart.** Cela ne requiert-il pas une certaine forme de péréquation des tarifs, avec des finalités d'aménagement du territoire ? Je le précise car je sais, monsieur le ministre, que vous êtes très sensible à ces problèmes d'aménagement du territoire et de développement régional. Sauriez-vous nous dire dans quelle mesure vous pouvez prendre des initiatives en matière de transport aérien, afin de favoriser les provinces les plus éloignées des métropoles d'équilibre ?

Enfin, je voudrais faire brièvement référence à l'avenir de nos plates-formes aéroportuaires, notamment celles de la région parisienne. Paris doit demeurer la première place d'Europe continentale en matière de transport aérien. L'application des décisions déjà prises ainsi que l'adoption de mesures complémentaires permettant une meilleure desserte de Paris, à partir d'Orly et de Roissy, revêtent une grande importance, et je ne doute pas, monsieur le ministre, que les engagements pris seront tenus.

D'autres intervenants souligneront, tout à l'heure, l'effort que vous avez réalisé en matière de navigation aérienne. Je souhaite cependant souligner l'ampleur des engagements pris et de l'augmentation du budget qui vous permettra de les tenir, car cela met en exergue votre volonté et celle du Gouvernement d'accroître la sécurité due aux usagers, tout autant que de répondre à l'augmentation du trafic. Dans ce sens, je

ne peux aussi que me réjouir du récent accord que vous avez signé, en octobre dernier, avec les aiguilleurs du ciel - les contrôleurs aériens - qui participe du même esprit.

En tout état de cause, la dimension européenne doit rester présente à nos esprits. N'est-il pas temps, monsieur le ministre, d'envisager la création d'une agence européenne de la navigation aérienne dans laquelle nos services seraient progressivement intégrés ?

Je voudrais, pour terminer, faire une allusion à la poursuite de l'action en faveur de la modernisation technique de la météorologie nationale et de son rapprochement avec les usagers que permettra ce budget en forte augmentation, ainsi que l'a souligné M. le rapporteur spécial. Je me fais cependant l'écho des préoccupations du personnel concernant l'évolution des effectifs.

Enfin, pourriez-vous, monsieur le ministre, faire le point sur la décentralisation de la météorologie nationale à Toulouse ? Je souhaite que ce projet se réalise effectivement sous votre ministère, car si, depuis dix ans, vos prédécesseurs nous en parlent, il serait temps que nous en voyions la concrétisation. *(Sourires.)*

**M. le président.** Monsieur Roger-Machart, veuillez conclure.

**M. Jacques Roger-Machart.** Je termine, monsieur le président.

Le groupe socialiste approuve ce projet de budget, qui apparaît globalement sain, positif, et qui prépare l'avenir. Nous voterons donc pour son adoption. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

**M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.** Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, le déroulement de ce débat tel qu'il était prévu, devait m'amener à répondre maintenant aux rapporteurs et aux orateurs qui se sont exprimés sur les problèmes relatifs à l'aviation civile et à la météorologie nationale.

Avant d'aborder ces sujets, permettez-moi d'évoquer la question de la sécurité, posée hier à nouveau par l'accident tragique survenu en gare d'Ay, et qui a coûté la vie à neuf cheminots auxquels nous venons de rendre hommage.

La sécurité est l'exigence primordiale et légitime des usagers. Elle est le souci constant des salariés des entreprises de transport public. Tout faire pour l'assurer est la préoccupation essentielle des pouvoirs publics. Si la sécurité est affaire de moyens, elle repose également sur la participation de chacun. Rendre le service public des transports plus sûr, réduire les risques d'accidents sont des exigences qui s'imposent à tous, dans le cadre d'un engagement collectif, dont je souhaite que notre débat porte le témoignage.

Cette priorité qu'est la sécurité concerne tous les secteurs des transports, conformément à l'orientation définie le 20 juillet dernier par M. le Président de la République, François Mitterrand. Cette préoccupation se traduit notamment par la mise en œuvre, sous l'impulsion du Gouvernement, du plan d'action pour la sécurité, adopté le 26 octobre dernier par le conseil d'administration de la S.N.C.F. Ce programme de cinq ans renforce les différentes actions conduites par la société nationale, afin de répondre aux problèmes matériels et humains mis en évidence par les accidents survenus ces derniers mois.

On retrouve cette priorité à la sécurité dans d'autres applications budgétaires : le renforcement des moyens affectés à la navigation aérienne, d'autant plus nécessaire que l'augmentation du trafic aérien appelle une vigilance accrue ; la priorité budgétaire accordée à la sécurité routière, avec, en particulier, le doublement des crédits affectés à la résorption des points noirs ; l'accroissement des moyens affectés à la protection maritime, pour ne citer que quelques illustrations que nous retrouverons tout au long de ce débat.

La sécurité du service public des transports, enfin et surtout, repose sur la formation des hommes et des femmes qui en assurent le bon fonctionnement. Le service public des transports dispose d'agents de qualité - cela a été souligné par les rapporteurs - dont on ne rappellera jamais assez la

compétence et le dévouement. Cette qualité de nos agents est un atout que nous devons valoriser, préserver, grâce notamment à un vaste effort de formation et d'adaptation permanente aux nouvelles techniques.

Cette préoccupation de la sécurité, nous la retrouvons au cœur de ce projet de budget. Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de modernisation du secteur des transports, conforme aux préoccupations des usagers. Modernisations techniques et progrès social sont indispensables pour assurer un service public sûr, efficace, insusceptible de nous préparer à l'Europe de 1992.

La France dispose, en matière de transports - cela a déjà été souligné par les orateurs - d'entreprises souvent très performantes, maîtrisant les technologies les plus modernes qui sont autant d'atouts remarquables pour notre commerce extérieur. Tout doit être fait pour améliorer encore leur capacité d'action afin de leur permettre de faire face à la concurrence. Et cela est vrai qu'il s'agisse de l'aérien, du maritime ou du terrestre. Dans tous les domaines, l'année 1989 devrait être marquée par des changements ou de sérieuses évolutions dans l'organisation des différents modes de transport. Nous aurons l'occasion d'en débattre tout au long de cette journée d'examen du projet de budget. Cela dépasse la stricte présentation budgétaire.

La modernisation du service public passe par l'amélioration des moyens matériels mis à la disposition des usagers. Mon budget traduit à cet égard l'aide que l'Etat entend apporter au développement des infrastructures de transports collectifs, dans la mesure où la croissance du trafic et l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations appelle la mise en place de moyens nouveaux.

De même, et c'est une autre illustration de cette orientation, un effort significatif est fait dans le projet de budget en faveur des infrastructures portuaires et voies navigables, traduisant la volonté du Gouvernement d'intensifier l'adaptation des équipements.

C'est cette même volonté de modernisation qui est démontrée par le maintien de l'engagement de l'Etat en faveur des programmes aéronautiques civils, qui permettra, outre la poursuite des grands programmes, le développement très important des crédits de recherche, indispensable à de nouvelles innovations technologiques.

Cet effort de modernisation se traduit aussi dans le budget des ports autonomes, qui permettront de développer leur compétitivité.

Sécurité, modernisation, c'est autour de ces deux concepts que j'entends, avec M. Jacques Mellick, ministre délégué chargé de la mer, et M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat, chargé des transports routiers et fluviaux, conduire l'action de ce département ministériel, afin de préparer nos systèmes de transport aux défis que leur pose l'avenir.

Mon projet de budget traduit ces préoccupations. Le montant total, de 53,4 milliards de francs, y compris le budget annexe de la navigation aérienne, fait du budget du ministre des transports et de la mer le cinquième budget civil de l'Etat. Sa progression globale, de 5,6 p. 100 pour les moyens de paiement, de 4,7 p. 100 pour les autorisations de programme, est sensiblement supérieure à la progression des dépenses définitives de l'Etat.

J'en viens maintenant au budget de l'aviation civile et de la météorologie et au budget annexe de la navigation aérienne, qui sont l'objet de ce premier débat de la journée dans le cadre de votre assemblée.

L'aviation civile et la navigation aérienne sont confrontées à la hausse très importante du trafic qui a été soulignée dans les rapports de M. Inchauspé et de M. Auroux, dans des analyses que je qualifierai de tout à fait remarquables.

**M. Loula Mexendeou.** Très bien !

**M. le ministre des transports et de la mer.** Le Gouvernement a décidé de dégager pour l'aviation civile en général, et pour la navigation aérienne en particulier, des moyens supplémentaires très importants pour faire face à ces évolutions. Permettez-moi simplement, monsieur Inchauspé, de ne pas pa-tager tout à fait votre sentiment lorsque vous parlez, à propos d'aviation civile, de budget dépourvu de relief.

**M. Loula Mexendeou.** C'est un montagnard qui parle !  
(Sourires.)

**M. le ministre des transports et de la mer.** Je rappelle que ce projet de budget bénéficie d'une hausse globale des moyens de paiement de 14,5 p. 100 pour l'aviation civile et de 29 p. 100 pour le budget annexe. Cette situation favorable résulte - c'est vrai - en partie de transferts entre ministères, mais si cela permet une clarification de l'analyse par le Parlement, je crois que ces transferts étaient justifiés. En tout état de cause, au-delà même de cette hausse globale, ce budget permet de dégager des moyens très importants pour mener une politique de développement dans le secteur aérien.

Mais les moyens ne suffisent pas toujours à créer une situation favorable dans un secteur comme celui de nos perturbations depuis plusieurs années. Il fallait également instaurer un bon climat social. Ce fut l'objet, en particulier, de l'accord du 4 octobre 1988. Nous aurons l'occasion d'y revenir, mais je tiens à remercier, en particulier, M. Auroux pour l'appréciation qu'il a bien voulu porter, ainsi que d'autres intervenants, sur cet accord.

Je ne vais pas reprendre ici l'examen détaillé de toutes les lignes budgétaires. Les rapporteurs l'ont fait au nom de leurs commissions. Je soulignerai simplement cinq points.

Premier point : le renforcement des moyens affectés à la navigation aérienne. Il fallait dégager des moyens supplémentaires, compte tenu du développement du trafic. Ce sont des moyens en faveur des personnels tout d'abord. C'est la raison pour laquelle le projet de budget pour 1989 permet notamment la création de 110 emplois de contrôleur de la circulation aérienne. En outre, les corps techniques de la navigation aérienne vont sortir, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1989, du dispositif de gel des emplois publics de la fonction publique. Tout emploi devenu vacant donnera lieu immédiatement à recrutement.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Très bien !

**M. le ministre des transports et de la mer.** A cela s'ajouteront des moyens supplémentaires en fonctionnement. La progression moyenne de 8 p. 100 des crédits de fonctionnement concernera en particulier deux dossiers. D'abord, l'informatique : la maintenance des installations nouvelles est liée à la mise en œuvre de nouveaux types de matériels, radar notamment.

Et pour les communications : 10 millions supplémentaires seront consacrés pour la location de lignes spécialisées desservant les services de contrôle de la navigation aérienne.

Enfin, ce budget prévoit un accroissement des investissements affectés à la navigation aérienne. Deux secteurs vont, en particulier, en bénéficier.

L'informatique tout d'abord, avec l'accélération du processus de renouvellement du Cautra IV et la modernisation des outils de gestion du service technique de la navigation aérienne. Vous savez combien cela est essentiel.

Le programme radar ensuite, avec la poursuite du programme de radar mono-impulsion et la rénovation des radars primaires. Les autorisations de programme consacrées à ces équipements passeront de 470 millions de francs à 550 millions de francs, soit une hausse de 17 p. 100. Les crédits de paiement augmentent de 18 p. 100.

Deuxième orientation sur laquelle je tiens à appeler l'attention de votre assemblée : l'augmentation de l'effort en faveur de la formation des pilotes et de la sécurité du transport aérien.

La croissance très vive du transport aérien exige que nous fassions un effort dans le domaine de la formation des pilotes, car apparaît une situation de pénurie succédant à une situation de sous-emploi qui régnait depuis à peu près une décennie. C'est la raison pour laquelle mon ministère, responsable de la formation de base des navigants techniques, prévoit dans le budget pour 1989 un renforcement des moyens en personnels, avec la création de plusieurs postes de pilote instructeur supplémentaires, une augmentation de 9 p. 100 des crédits d'équipement pour l'acquisition de nouveaux matériels volants et techniques, en particulier les simulateurs qui sont nécessaires à la formation des pilotes.

Le recrutement des pilotes de ligne des grandes compagnies aériennes se faisant souvent par « aspiration » des pilotes de compagnies de troisième niveau, une réflexion est en cours pour définir les moyens nécessaires à une meilleure utilisation des aéroclubs comme outils de formation complé-

mentaire. Tout cela permettra de faire passer le nombre de pilotes de ligne formés annuellement d'une trentaine ces dernières années à près de 140 à partir de l'année 1989 pour répondre aux besoins des compagnies françaises en particulier.

Troisième point sur lequel je souhaite appeler votre attention : le maintien de l'effort en faveur de la sûreté dans les aéroports et, par ailleurs, un effort accru en faveur des infrastructures portuaires.

Le programme de sûreté dans les aéroports sera poursuivi. La taxe de sûreté acquittée par les passagers, prévue initialement pour deux ans - 1987 et 1988 -, est prorogée. En 1989, elle rapportera 95 millions qui seront consacrés à l'effort de sûreté dans les aéroports.

En outre, ce budget comprend un accroissement des crédits en faveur de la rénovation des infrastructures portuaires. Les autorisations de programme s'élèveront à 75 millions de francs, en progression de 45 p. 100. Il nous faut, en effet, maintenir et améliorer l'état de nos aéroports commerciaux, ainsi que celui des aérodromes des régions et des départements d'outre-mer. Sont concernés en particulier par ce programme Bordeaux, Toulouse, Lille, Cayenne, Fort-de-France, Saint-Denis-de-la-Réunion, ainsi que les aérodromes de Courchevel et Chambéry en prévision des prochains jeux Olympiques d'hiver.

Vous avez proposé, monsieur Inchauspé, et vous l'aviez déjà fait lors de la discussion de la première partie du projet de loi de finances, un amendement tendant à instaurer une taxe d'équipement destinée à contribuer au remboursement des annuités d'emprunts contractés par les gestionnaires pour les investissements liés au développement des aéroports de province. Ce type de mesure, si elle ne peut laisser indifférent le ministre des transports et de la mer que je suis, ne ressort pas de la discussion d'aujourd'hui, qui est relative aux crédits et non aux recettes du budget général.

Mais, sur le fond, je suis convaincu qu'il faudra procéder à une réforme des structures de gestion des aérodromes de province. Parmi les éléments de cette réflexion, la participation éventuelle des usagers au financement des infrastructures mérite d'être abordée sous un angle positif. Cela doit faire l'objet d'un travail de préparation préalable, permettant de préciser les conditions d'utilisation de ces fonds et, vous l'avez vous-même souligné, ainsi le contrôle de leur affectation dans le contexte d'une réflexion plus globale que je viens d'évoquer. Ce travail préalable n'ayant pas été à mes yeux suffisamment réalisé à la date d'aujourd'hui, ainsi que l'a souligné mon collègue du budget, M. Charasse, lors de la discussion de la première partie du projet de loi de finances, il est peut-être prématuré de se prononcer lors de la présente session.

Vous avez demandé la réserve pour le vote du budget annexe. Une telle demande appartient, me semble-t-il, au ministre des transports et de la mer. Je ne pense pas, monsieur le rapporteur, qu'il faille appliquer aujourd'hui une réserve. En revanche, je suis tout à fait d'accord pour ouvrir très rapidement le dossier de la modernisation des infrastructures aéroportuaires françaises, y compris dans sa composante financière et pour les modalités de gestion d'un certain nombre d'aérodromes. Je suis tout prêt, bien entendu, à associer les parlementaires à cette réflexion qui me paraît nécessaire et urgente. Elle pourrait être bouclée au cours de l'année 1989, ce qui permettrait éventuellement de prévoir un certain nombre d'inscriptions particulières dans le budget de 1990.

Quatrième point sur lequel je souhaite appeler l'attention de votre assemblée : la poursuite de l'engagement de l'Etat en faveur des programmes aéronautiques civils.

Là aussi, pratiquement tout vous a été dit dans les rapports. La dotation pour 1989 - 2 473 millions de francs en autorisations de programme, contre 2 486 en 1988 - correspond, ainsi que l'a souligné M. Auroux, à l'évolution des besoins. Certains grands programmes sont achevés - l'A 320, le Falcon 900 - ce qui entraîne donc une diminution de crédits. Par ailleurs, il y a une hausse de crédits liés aux programmes en phase de croissance - l'A 330, l'A 340, le moteur CFM 56-5 C 2 - leur dotation faisant plus que doubler en autorisations de programme.

Il y a un effort soutenu pour les autres programmes - hélicoptères, aviation légère, équipements de bord - dont les crédits progresseront de 34 p. 100. Mais, surtout, accompagnant la réflexion de vos rapporteurs, j'insiste

sur la très forte augmentation - 41 p. 100 - des actions de préparation de l'avenir. Cela traduit la priorité accordée par le Gouvernement à la recherche et à l'innovation technologique dont les crédits s'élèveront en 1989 à 379 millions de francs en autorisations de programme. Cela permettra, en particulier, de lancer de nouvelles études et recherches dans les domaines essentiels des matériaux et des systèmes et de réaliser de nouveaux développements technologiques en matière de matériaux composites et d'équipements. Ainsi que je l'ai souligné à Toulouse, l'effort relatif pour la recherche est, par rapport à l'activité, moitié moindre en France qu'aux Etats-Unis puisqu'il ne représente que 1 p. 100 du chiffre d'affaires de l'aviation civile contre 2 p. 100 outre-Atlantique. La hausse très importante prévue cette année amorcera un redressement de cette situation.

Je souscris totalement aux observations de MM. Auroux et Gantier : nous ne devons pas faire de complexes à l'égard des constructions aéronautiques américaines, mais nous ne devons pas non plus nous endormir sur nos lauriers avec le programme Airbus. Nous devons nous en féliciter tout en investissant d'ores et déjà pour préparer les programmes futurs.

M. Roger-Machart allie fort justement cette préoccupation à une réflexion sur les modalités de financement des études-développements. C'est un point sur lequel nous travaillons actuellement, en liaison avec les ministères concernés - en particulier le ministère de l'économie, des finances et du budget - et les entreprises directement intéressées.

Je voudrais, monsieur Roger-Machart, faisant écho à votre préoccupation, vous répondre sur le problème de la dotation en capital pour les entreprises qui travaillent dans l'aéronautique civile.

J'ai le plaisir de vous informer, en accord avec M. le ministre d'Etat chargé de l'économie, des finances et du budget, en accord avec le ministre de la défense - qui est aussi ministre de tutelle pour une partie de ces entreprises -, et en accord enfin avec le ministre délégué chargé du budget, que le solde des dotations en capital, soit 1 650 millions de francs pour la S.N.E.C.M.A., 1 250 millions pour l'Aérospatiale sera versé dans les tout prochains mois. L'accord est obtenu de la part des différents départements ministériels concernés.

**M. Jacques Roger-Machart.** Très bien !

**M. le ministre des transports et de la mer.** Le cinquième point sur lequel je veux appeler l'attention de l'Assemblée est l'aide à l'aviation légère qui sera fondée sur trois priorités : aider les jeunes à se former grâce aux bourses de pilotage ; permettre aux fédérations de procéder au renouvellement des matériels grâce au fonds de financement ; encourager la sécurité dans le domaine de la formation au niveau des aéroclubs.

Tels sont les différents points sur lesquels il me paraissait important de marquer devant votre assemblée quelles sont les orientations du budget de l'aviation civile et de la navigation aérienne.

Je ne m'étendrai pas dans cette première intervention sur l'accord du 4 octobre relatif à la navigation aérienne. Je sais que des questions me seront posées sur ce point. J'aurai l'occasion d'y revenir en réponse à ces questions, soucieux que je suis du déroulement des travaux de votre assemblée selon la nouvelle procédure appliquée conformément au désir de votre bureau.

S'agissant de la navigation aérienne, monsieur Inchauspé, vous suggérez que, à l'avenir il y ait création d'une agence centrale européenne de navigation aérienne. Et cette préoccupation a été reprise par M. Roger-Machart et M. Auroux. Vous avez évoqué les discussions que j'ai eues, à Francfort, il y a quelques semaines à peine, avec mes collègues appartenant à vingt pays concernés au sujet de la navigation aérienne. Je tiens à dire qu'il n'a pas été décidé à Francfort de créer une agence centrale de la navigation aérienne. C'eût été mettre la charrue devant les boeufs. Mais il a été décidé de fixer pour objectif, certes à long terme, mais comme point d'aboutissement de la réflexion et du travail, la création d'un organisme de coordination des cellules de régulation du trafic aérien qui sont actuellement au nombre de douze. On ne peut pas assurer avec douze cellules de coordination une vraie harmonisation du transport et de la navigation aérienne dans le cadre de l'Europe au sens le plus large.

J'ai moi-même proposé à mes collègues de procéder par étapes et de passer d'abord de douze cellules de régulation du trafic aérien à cinq cellules au niveau de l'ensemble de l'Europe, pour en arriver peut-être ensuite à un nombre encore plus réduit. Cela prendra du temps. Il faut habituer les uns et les autres à travailler ensemble. Mais nous allons dans le sens d'une meilleure harmonisation européenne dans le cadre de la navigation aérienne.

Avant de conclure cette présentation du budget pour 1989 de l'aviation civile et de la navigation aérienne, je souhaite répondre aux observations de vos deux commissions et des intervenants pour les groupes relatifs, d'une part, à l'évolution du paysage aérien français et, d'autre part, aux changements des structures industrielles.

La croissance rapide du transport aérien mondial - vous l'avez souligné - l'évolution de l'Europe vers le marché unique - vous y avez insisté - la confrontation de compagnies françaises à la concurrence de groupes étrangers puissants, américains ou européens, nous interpellent de plus en plus et interpellent les trois compagnies françaises en posant le problème d'une éventuelle restructuration.

Je tiens à indiquer - je l'ai dit à M. Gantier lorsqu'il descendait de la tribune - que cette préoccupation de l'évolution du paysage des compagnies aériennes est une préoccupation partagée par le personnel de ces différentes compagnies. A l'heure actuelle, deux thèses principales s'affrontent : celle de la concurrence entre compagnies régulières françaises, dans le but de provoquer une émulation favorable aux gains de productivité et à l'accroissement des parts de marché. Il y a des partisans de cette première thèse. L'autre, c'est celle du regroupement des forces du pavillon français face à la concurrence internationale, permettant, par les effets d'échelle, de tenir tête aux grandes compagnies internationales.

Le Gouvernement doit faire le choix entre ces deux orientations générales, même si cela est un peu caricatural. Il y a tout de même deux écoles qui inspirent cette réflexion, et le Gouvernement doit définir les orientations qui en découlent pour le transport régulier intérieur, régional et international et pour le transport à la demande. Je pense en particulier à l'évolution des charters, domaine dans lequel notre pays ne peut pas demeurer insuffisant par rapport à la concurrence internationale.

L'Etat doit effectivement se prononcer. Pour quelles raisons ? Pour trois raisons essentielles. D'abord parce qu'il dispose de l'ouverture des droits de trafic. C'est donc à lui d'apporter la réponse aux demandes, en particulier de la compagnie U.T.A. Ensuite, parce qu'il est actionnaire dans deux des compagnies concernées. Enfin, parce que c'est sous l'égide de l'Etat que s'est organisé, vers 1960, 1962, le premier partage des trafics aériens.

Les orientations qui seront arrêtées par le Gouvernement seront rendues publiques très prochainement. Vous l'avez dit, monsieur Gantier, j'ai pu de temps. Mais, pour autant, ne confondons pas vitesse et précipitation. En effet, le travail et la position du Gouvernement doivent servir de base aux négociations entre les différentes entreprises concernées et constituer le fondement de ce que sera le paysage des compagnies aériennes pour vraisemblablement plusieurs dizaines d'années.

L'objectif du Gouvernement est triple.

Favoriser l'essor économique de l'ensemble du secteur français du transport aérien, et je vous rejoins les uns et les autres : nous voulons que les compagnies françaises soient structurées de telle manière qu'elles puissent prendre la part la plus importante possible du trafic international ; c'est pour nous une obligation.

Deuxième obligation pour le Gouvernement : améliorer le service offert aux usagers. M. Auroux, en particulier, l'a souligné, il n'est pas pensable que l'augmentation du trafic et du nombre des usagers aille de pair avec une diminution des qualités d'accueil et de service à bord qui sont jusqu'à présent l'une des caractéristiques du transport aérien français. C'est une exigence, une partie de l'image du transport aérien français, qui constitue un de ses atouts dans la concurrence internationale.

Troisième obligation : veiller au développement harmonieux du transport aérien intérieur, facteur important de l'aménagement du territoire et du développement économique de nos régions. M. Auroux et M. Roger-Machard en ont

parlé. Je partage leurs préoccupations. J'ai eu l'occasion de le dire en prenant fermement position au nom du Gouvernement dans le conflit d'Air Inter. Ne pas défendre la qualité du service du transport aérien intérieur français reviendrait à nier l'exigence d'une véritable politique d'aménagement du territoire et de développement économique des différentes régions.

Faut-il pour autant que le Gouvernement s'implique financièrement dans le développement de certaines lignes ? Cela mérite un dialogue avec les conseils régionaux et les différentes assemblées concernées. La délégation à l'aménagement du territoire, depuis de nombreuses années déjà, soutient le lancement de lignes, mais faut-il entretenir des lignes non rentables ? Nous aurons à examiner ce problème au titre de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Lorsque le Gouvernement aura, dans les toutes prochaines semaines, fixé les grandes lignes de sa politique en matière de transport aérien, il appartiendra aux acteurs économiques de ce secteur d'engager leur action dans ce cadre. Les compagnies aériennes sont de véritables entreprises qui doivent être effectivement dirigées et animées par des chefs d'entreprise. Telle est la vocation de ceux qui ont été nommés à la tête de ces compagnies. Le Gouvernement tracera les perspectives. A eux d'agir ! J'espère, je souhaite, à vrai dire j'ai la certitude que la position du Gouvernement ira dans le sens de l'intérêt de ces compagnies, du transport aérien français et du droit des usagers.

Deuxième point sur lequel je souhaite vous faire part de mes réflexions : l'avenir et l'évolution d'Airbus, sujet que vous avez quasiment tous évoqué.

Airbus Industrie est devenu aujourd'hui le second constructeur d'avions commerciaux du monde. Alors qu'en 1987 une trentaine d'avions ont été livrés par ce consortium, en 1995 ce chiffre devrait être de l'ordre de près de 200 avions livrés annuellement.

L'organisation d'Airbus, c'est inévitable, doit être adaptée à l'évolution et à l'ampleur de sa tâche. Un groupe de sages, désignés par les gouvernements, a remis au printemps de 1988 un rapport qui définit les grandes lignes de la nouvelle organisation.

Plusieurs d'entre vous ont commenté les orientations de ce rapport. L'objectif est de rapprocher autant que possible le G.I.E. d'une véritable entreprise, en mettant l'accent sur l'amélioration de la gestion et de la transparence financière entre le G.I.E. et les entreprises qui le composent tout en veillant à l'accroissement de la capacité d'action de la direction.

Les partenaires ont défini les modalités d'application des propositions des sages et très prochainement, le 17 novembre, je rencontrerai mes homologues européens pour confirmer la mise en place de la nouvelle organisation. Il restera à désigner les responsables des postes créés dans la nouvelle structure et, en particulier, le successeur de M. Straus, président d'Airbus Industrie, récemment disparu. C'est un poste clef, vous l'avez souligné, monsieur Gantier.

Je reconnais avec M. Inchauspé, M. Auroux et M. Gantier que, plus généralement, se trouve posée la question de la structure des entreprises de construction aéronautique françaises. Le travail dans ce domaine, M. Roger-Machard y a particulièrement insisté, ne peut être mené que sur le plan interministériel. De nombreux départements ministériels sont en effets concernés : la défense, l'industrie, les P.T., l'économie et les finances.

Nous en avons longuement parlé avec M. Roger-Machard, lors de mon passage à Toulouse où, pour confirmer la vocation de la plate-forme aéronautique toulousaine, je m'étais rendu pour le lancement par l'Aérospatiale de la construction du plus grand hall du monde, destiné à abriter la fabrication des Airbus. Nous avons alors souligné combien il fallait se placer dans la perspective de la restructuration de nos entreprises de la construction aéronautique.

J'ai l'intention de demander que, selon des procédures à définir, la réflexion soit poussée en 1989, en liaison avec les autres départements ministériels. Nous devons nous interroger, à partir du moment où, dans les autres pays européens, se structurent des grands groupes de construction aéronautique, sur le point de savoir s'il faut ou non laisser les entreprises françaises dans leur situation ou s'il faut aller, d'une manière ou d'une autre, vers une amélioration de leur

travail en commun. Cette réflexion, qui figure dans les préoccupations du Gouvernement, sera poussée dans les prochains mois.

Répondre aux légitimes exigences des usagers du service public de la navigation aérienne, maintenir un haut niveau de sécurité, moderniser et préparer l'avenir, le projet de budget pour 1989 de l'aviation civile et de la navigation aérienne se situe incontestablement dans le cadre des orientations que j'ai définies précédemment.

Pour terminer, je parlerai, malheureusement trop rapidement, de la météorologie nationale. C'est uniquement le temps qui me fait aborder ce domaine trop brièvement. Ce n'est pas tout à fait justice, car cette brièveté ne correspond pas à l'importance et à la qualité des services rendus par la météorologie nationale qui, je le rappelle, figurent parmi les meilleurs du monde. Leur importance va croissant pour l'économie, tout particulièrement pour les activités liées à l'énergie, aux transports et à la mer.

Vous avez évoqué, monsieur Roger-Machart, la décentralisation des services à Toulouse. J'aurai l'occasion d'y revenir dans la phase des questions. Soyez assuré d'ores et déjà que j'ai bien l'intention, non seulement de m'inscrire dans la volonté de mes prédécesseurs, mais encore d'y ajouter un soupçon de détermination. Le temps aide dans ce domaine, et je crois que nous sommes arrivés à une étape importante.

La hausse des autorisations de programme de près de 6 p. 100 et des moyens de paiement de près de 5 p. 100 permettra le maintien de la qualité du service offert aux usagers et d'entreprendre son amélioration grâce, en particulier, à l'accélération de l'automatisation de la collecte et de la transmission de données, à la poursuite de notre participation aux programmes européens de satellites liés à la météorologie et, enfin, aux efforts de recherche indispensables dans ce domaine de technologies très avancées.

Telles sont, monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, les grandes caractéristiques du projet de budget pour 1989 de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la météorologie nationale. À l'issue de notre discussion sur l'ensemble du budget du ministère des transports et de la mer, et espérant avoir apporté le maximum de réponses à vos interrogations, je souhaite que vous puissiez en approuver les termes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Je tiens à remercier M. le ministre d'avoir pris en considération plusieurs des points sur lesquels je l'ai interrogé, en particulier la taxe d'aéroport et la taxe d'équipement. Je suis persuadé qu'il tiendra les promesses qu'il a faites.

Cela dit, je tiens à lui préciser qu'aux termes de l'alinéa 5 de l'article 95 du règlement, le Gouvernement n'est pas seul à pouvoir demander la réserve. En effet, « elle est de droit à la demande du Gouvernement ou de la commission saisie au fond. » Toutefois, vu les engagements pris par M. le ministre, je retire ma demande de réserve.

J'ajoute à votre intention, monsieur le président, que j'ai demandé il y a déjà deux mois, sinon trois, la création d'un groupe d'études sur les problèmes de l'aviation et de la navigation aérienne. Le Bureau de l'Assemblée a, jusqu'à présent, reporté sa décision, alors que l'on a créé par ailleurs des groupes d'études sur le cheval, sur la rose, sur l'horticulture, toutes choses fort intéressantes, certes - sur la rose, notamment, il y aurait beaucoup à dire *(Sourires)* - mais pas plus, me semble-t-il, que l'aéronautique.

Aussi souhaiterais-je, à la suite de la proposition de M. le ministre, que vous appeliez l'attention du Bureau sur l'intérêt qu'il y aurait à créer ce groupe d'études, qui intéresse nombre de nos collègues. Ce serait rendre service au travail parlementaire et surtout préparer celui de la commission que M. le ministre a décidé de réunir.

**M. Jacques Roger-Machart.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur le rapporteur spécial, je vous remercie de bien vouloir retirer votre demande de réserve.

Vous interpellez le Bureau. Il se trouve que je dirige la délégation sur les groupes d'études. Vous savez qu'actuellement votre demande est à l'étude, en relation avec la commission de la production et des échanges qui souhaite également étudier cette affaire. Mais nous en reparlerons.

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre des transports et de la mer.** Je remercie M. le rapporteur de bien vouloir retirer sa demande de réserve et de contribuer à la formation continue du ministre. *(Sourires.)* C'est un souci que je partage.

**M. Louis Mexandeau.** Très bien !

**M. Gilbert Gantier.** Puis-je dire quelques mots, monsieur le président ?

**M. le président.** Soit, vous avez la parole, mais je vous demande d'être très bref, monsieur Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Puisque M. Inchauspé a évoqué sa demande de création d'un groupe d'études sur les problèmes du transport aérien, je rappelle que j'ai déposé une demande analogue, immédiatement après les élections législatives du mois de juin et que cette demande est, elle aussi, toujours pendante.

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe communiste, la parole est à M. Daniel Le Meur.

**M. Daniel Le Meur.** Ma collègue Muguette Jacquaint absente, m'a demandé, monsieur le ministre, de bien vouloir vous poser une question à sa place.

La déréglementation des transports aériens est engagée depuis plusieurs années dans la perspective de l'Europe de 1993. Les directions des compagnies aériennes, favorisant une rentabilité financière maximale, ont engagé la déréglementation sociale sur le plan des salaires et de l'emploi. Aujourd'hui, le service public et la sécurité sont en jeu. À la société Air France, cette course se traduit par une chute de 33 p. 100 du poste « entretien des avions ». Les ateliers d'Air France n'ont pas de formation aux métiers aéronautiques. Les travaux ajournés sont de plus en plus nombreux. Cette situation inacceptable est la cause du mouvement social important que connaît cette compagnie aérienne.

Les personnels de la direction du matériel de la société, avec leurs syndicats, ainsi que ceux du fret et de la piste ont engagé des actions élaborées dans la plus grande démocratie pour exiger des salaires tenant compte du coût de la vie, c'est-à-dire 1 500 francs supplémentaires par mois, et la réorganisation de la grille des salaires : plus de salaires d'embauche à moins de 6 500 francs, création d'emplois statutaires et qualifiés. Or, face à cette juste et légitime revendication dont la concrétisation est nécessaire pour la défense du service public et la sécurité du transport aérien, la direction nouvellement nommée par le Gouvernement refuse l'ouverture de négociations et tente, comme le récent décret le permet, d'effectuer l'entretien et la réparation des avions à l'étranger.

La maîtrise nationale de notre flotte, la défense du service public prépondérante pour la sécurité et l'avenir du développement des transports aériens rendent nécessaire l'ouverture de négociations pour la satisfaction de l'ensemble des revendications.

Face au mouvement d'une telle force, monsieur le ministre, entendez-vous donner des instructions à la direction d'Air France pour mettre un terme à l'austérité à laquelle doivent faire face les salariés des services publics ?

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Monsieur Le Meur, la compagnie Air France est effectivement confrontée depuis la fin du mois d'octobre à des mouvements sociaux qui affectent les centres industriels de la direction du matériel et les divisions « avions » des deux escales parisiennes.

Il appartient, conformément à la gestion de ces entreprises, à la direction d'examiner cette situation et de rechercher, par la voie du dialogue social et de la négociation, les moyens de sortir de ce conflit, ce qu'elle fait jusqu'à présent et continuera à faire.

Je suis soucieux de l'autonomie de gestion de la compagnie. Je n'entends pas interférer dans la discussion en cours entre la direction et les organisations syndicales, mais soyez assuré, monsieur Le Meur, que je demeure très vigilant sur l'évolution du conflit.

J'ai pris connaissance, comme vous vaiseinablement, des avancées importantes qui ont été proposées par la direction ces derniers jours : la création de 250 postes supplémentaires, par exemple, à la direction du matériel ; la préparation par la

direction du matériel, d'ici à la fin de l'année, d'un plan d'action couvrant les effectifs, la formation, les conditions, l'organisation du travail, autant de thèmes dont les syndicats souhaitaient débattre ; l'examen par la direction de certaines modalités de l'accord de participation, afin d'améliorer le dispositif et d'associer plus directement le personnel aux résultats de l'entreprise.

J'ajoute qu'Air France a conclu, le 5 octobre dernier, un accord salarial pour 1988. Elle a proposé d'avancer au 1<sup>er</sup> décembre le rendez-vous initialement prévu au début de l'année prochaine pour faire le point des conditions d'application de l'accord.

Il faut demeurer attentif. Comme vous le souligniez au début de votre intervention, face à l'évolution considérable du transport aérien, si nous voulons que les entreprises et les compagnies françaises soient aptes à se battre sur les plans intérieur et international, il faut articuler progrès technique et développement du dialogue social, à Air France comme dans les autres compagnies.

**M. le président.** Pour le groupe de l'Union du centre, la parole est à M. Dominique Baudis.

**M. Dominique Baudis.** Monsieur le ministre, je saisis l'occasion que m'offre la discussion de votre budget pour vous demander l'assurance que votre ministère disposera des crédits nécessaires pour la construction des locaux destinés, à Toulouse, à abriter les nouveaux services décentralisés de la météorologie nationale.

Je veux croire que toutes les dispositions ont été prises, puisque j'ai signé hier, avec le préfet de région, une convention destinée à coordonner les efforts de l'État et de la ville de Toulouse afin d'accueillir les personnels concernés dans les meilleures conditions. Je vous remercie d'ailleurs d'avoir bien voulu concrétiser rapidement cette action, engagée par M. Méhaignerie et M. Douffiauges il y a quelques mois. Vous admettez, je pense, que je leur rende hommage.

Cela dit, je souhaite aller un peu plus loin et évoquer l'ensemble de ce problème de décentralisation. En effet, des comités interministériels d'aménagement du territoire de 1972 et 1973 - il y a quinze ans de cela - prévoyaient la décentralisation de 1 260 personnes : les services de la météo, les services techniques de la navigation aérienne et le centre d'expérimentation de la navigation aérienne. Aussitôt, en 1972 et 1973, la ville de Toulouse a mis à disposition 50 hectares de terrain. L'ancien secrétaire général de la mairie de Lille appréciera sans doute l'effort ainsi fourni par la ville de Toulouse qui avait donc, dès le début, rempli ses obligations.

Malheureusement, l'État a procédé plus lentement. Il n'a transféré, dans un premier temps, que l'école de la météorologie nationale. La décision d'opérer la décentralisation totale, complète, des services de la météorologie, décision que je viens de saluer, permet de résorber une partie du retard pris par l'État. En revanche, les derniers volets du plan de décentralisation, qui portent sur 500 emplois et permettraient que les engagements initiaux de l'État soient totalement respectés, ne sont toujours pas mis en œuvre.

Monsieur le ministre, je sais que les services techniques et le centre d'expérimentation de la navigation aérienne sont à l'étroit dans des locaux inadaptés de la région parisienne. Je crois savoir également que le comité de décentralisation est défavorable à une nouvelle implantation de ces services dans la région parisienne. Je sais aussi que les responsables du service technique de la navigation aérienne, consultés, se sont prononcés en faveur d'une décentralisation à Toulouse plutôt que du maintien dans les locaux actuels.

**M. le président.** Il faut conclure, monsieur Baudis.

**M. Dominique Baudis.** Je termine, monsieur le président. Pouvez-vous, monsieur le ministre, confirmer que l'État respectera l'ensemble de ses engagements et va décider, à brève échéance, la décentralisation à Toulouse du service technique de la navigation aérienne et du centre d'expérimentation de la navigation aérienne ? Je vous remercie par avance de votre réponse.

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Monsieur le député, l'opération de décentralisation à Toulouse des services de la direction de la météorologie nationale se poursuivra en 1989. L'affaire a été amorcée et sera menée à terme. Je puis effectivement confirmer, comme vous venez

vous-même de l'indiquer, que l'architecte vient d'être choisi et que le contrat de localisation entre la ville de Toulouse, la préfecture de Haute-Garonne et la direction de la météorologie nationale a été signé hier. Les délais sont tenus et le transfert s'achèvera en octobre 1991, conformément au programme annoncé.

Pour ce qui concerne le transfert du service technique de la navigation aérienne, le dossier n'est pas facile. Il devra être monté avec le plus grand soin afin que cette opération puisse être assurée d'une mise en œuvre exemplaire. En effet, le service technique de la navigation aérienne est le maître d'œuvre principal de la direction de la navigation aérienne dont il conduit la quasi-totalité des investissements techniques et d'études. Dans un secteur d'activités dont la croissance a repris à un rythme d'environ 10 p. 100 par an, il convient d'être très attentif à ne pas risquer de détériorer l'efficacité d'un service aussi essentiel. Cette affaire délicate doit donc être parfaitement étudiée et arrêtée entre toutes les parties concernées. J'ai demandé à la direction générale de l'aviation civile d'en préciser à nouveau très rapidement les éléments de consistance et de coût et de me faire rapport, de manière à pouvoir mener les discussions avec toutes les parties directement intéressées.

Ma détermination à l'égard de la décentralisation est, d'une manière générale, totale - je pourrais dire que j'ai, comme d'autres, grandi en politique dans la décentralisation. Cela dit, il doit être clair que la décentralisation du S.T.N.A. ne sera lancée que si je suis assuré de la totalité des concours financiers et des mesures d'accompagnement indispensables - je pense notamment aux mesures d'accompagnement sociales. En effet, je ne peux pas et je ne veux pas que le transfert puisse perturber un tel service. Je me prononcerai sur cette opération et ses délais de réalisation à Toulouse même dans les tout prochains mois.

Lors de l'inauguration du nouveau hall de fabrication de l'Airbus A 340 que construit l'Aérospatiale, j'ai dit que Toulouse et la Haute-Garonne étaient la capitale de l'aéronautique française et qu'il fallait conforter cette position. Les réflexions que vous évoquez s'inscrivent tout à fait dans cette perspective.

J'ai quelquefois rêvé que ceux qui prennent des mesures de décentralisation au niveau gouvernemental devaient rester au Gouvernement jusqu'à l'application des mesures qu'ils ont prises. Toutefois, cela aurait perturbé à deux reprises l'alternance, ce que je ne pouvais pas d'une manière générale admettre. (Sourires.)

Cela dit, je prendrai mes responsabilités dans les tout prochains mois. Nous aurons l'occasion d'en parler à Toulouse.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Baudis, pour poser sa deuxième question.

**M. Dominique Baudis.** J'avais groupé mes deux questions, monsieur le président.

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur Baudis.

Pour le groupe U.D.F., la parole est à M. Pascal Clément.

**M. Pascal Clément.** Monsieur le président, comme mon collègue Dominique Baudis, je souhaite moi aussi, grouper mes deux questions.

Monsieur le ministre, vous dites depuis quelque temps que vous êtes le ministre des usagers. Permettez-moi de contester ce titre puisque, jusqu'à preuve du contraire, vous êtes ministre des transports et que votre tâche consiste à assurer le bon fonctionnement du service public. J'assume, pour ma part, une mission moins large : j'ai créé avec quelques amis une association de défense des usagers des transports aériens.

Cela me conduit, dans cette première question, à aborder un certain nombre de problèmes qui, s'ils peuvent apparaître comme des « peccadilles » au niveau de cet hémicycle, n'en sont pas moins importants dans la vie quotidienne des usagers.

Les aéroports de Paris, Orly ou Charles-de-Gaulle, figurent parmi les plus mal lotis du monde pour les services rendus à la clientèle. C'est ainsi qu'à Orly les panneaux lumineux situés à l'entrée de l'aéroport et qu'on devrait voir lorsqu'on arrive en voiture, n'ont fonctionné que quelques mois. J'ignore si vous en avez fait l'expérience car, pour vous rendre à Lille, l'avion n'est peut-être pas le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent ; mais, moi, je prends l'avion toutes les semaines, et je puis vous assurer que

lorsque l'on arrive à Orly en taxi, on doit se rendre à pied jusqu'au bloc 2 pour voir sur le panneau situé à l'intérieur si le départ a lieu dans le hall 1 ou dans le hall 2, 3 ou 4, puis revenir jusqu'au taxi pour régler la course ou continuer plus loin. C'est ahurissant !

Je ne comprends pas qu'on ne poursuive pas l'expansion des panneaux lumineux situés à l'entrée de l'aéroport.

Par ailleurs, les salles d'attente et d'embarquement sont trop petites et inconfortables, d'autant que, depuis quelques années, les usagers ont pris l'habitude d'y séjourner parfois assez longuement.

L'aéroport d'Orly est fermé de vingt trois heures à six heures du matin. Les premiers avions ne peuvent partir qu'à six heures trente alors que, dans aucun pays comparable à la France, les aéroports ne sont fermés aussi longtemps au public.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Vous avez pensé aux riverains ? On voit que vous n'habitez pas à côté d'un aéroport !

**M. Pascal Clément.** De même, à Charles-de-Gaulle, les parkings sont fermés la nuit et les voyageurs dérotés sur cet aéroport n'ont d'autre recours, pour sortir, que de casser les barrières des parkings.

Enfin, on attend toujours la réalisation d'un train direct Paris-Orly.

Comment expliquer une telle situation ? Peut-il vraiment s'agir d'un problème financier alors que Aéroports de Paris - A.D.P. - réalise des investissements considérables en immobilier commercial qui ont donné naissance à « Orlytech » ? Au lieu d'améliorer la qualité des services rendus aux voyageurs, A.D.P. préférerait-il les investissements spéculatifs ? Et que devient l'argent prélevé sur les compagnies aériennes au moyen des taxes de nuisance pour indemniser les riverains des aéroports contre le bruit ?

Voilà, monsieur le ministre, ma première question.

Quant à la deuxième...

**M. le président.** Monsieur Clément, pour la clarté du débat, puis-je vous suggérer d'écouter la réponse du ministre à votre première question avant de poser, tout à l'heure, la seconde qui, je crois, n'a pas du tout le même objet ?

**M. Pascal Clément.** Bien sûr, monsieur le président.

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Je suis, certes, monsieur Clément, le ministre des transports et de la mer, mais si je me considère aussi comme celui des usagers, cela n'oblitére en rien votre propre action en faveur de ces derniers. Cela dit, j'ai tendance à considérer *a priori* - mais peut-être suis-je en train de me tromper - que nul ne dénie le monopole de la défense des usagers. J'ai d'ailleurs une conception du travail parlementaire qui me fait penser que chaque parlementaire est, d'une certaine façon, le défenseur des usagers. Nombreux sont ceux qui, dans cette enceinte, se préoccupent du sort de ces derniers.

J'en viens à votre question, monsieur le député. Ma réponse comportera deux volets.

Le premier concerne Aéroports de Paris. Il s'agit d'un établissement public qui gère un patrimoine important avec les deux aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle. Il a pour tâche d'assurer l'entretien, le renouvellement et l'adaptation de l'ensemble des équipements au niveau d'activité prévisible pour les infrastructures et les bâtiments commerciaux. Aéroports de Paris a investi à cet effet près de 5 milliards de francs en francs courants de 1980 à 1988. J'ai une liste des opérations qui ont été réalisées et dont je vous épargnerai l'énumération, mais qui peut vous être communiquée si vous le souhaitez.

Les responsables de cet établissement public ont donc conduit un effort d'investissement important depuis plusieurs années. Mais ma préoccupation rejoint la vôtre : à quoi sert cet effort d'investissement si les usagers doivent faire face - et j'espère que c'est le moins souvent possible - à des difficultés au niveau de l'embarquement, à des retards, à des attentes, à des désagréments, et s'ils ne sont pas satisfaits de la manière dont ils y sont accueillis ?

J'ai reçu, dans le courant de cet été, le président et le directeur général d'Aéroports de Paris et je leur ai dit que je tenais à ce qu'ils me fassent le plus rapidement possible des

propositions concrètes susceptibles d'être mises en œuvre pour améliorer l'information, l'accueil et l'accompagnement des usagers qui, pour une raison ou pour une autre, sont amenés à séjourner dans nos aéroports.

J'en viens au deuxième volet de ma réponse. Paris est la seule capitale européenne, je crois, à répartir son trafic sur deux enceintes : Orly et Roissy. A Londres, la répartition de trafic entre les deux aéroports n'est pas du même type. En effet, Orly a vocation à rayonner sur l'intérieur mais aussi à assurer des liaisons internationales avec des compagnies internationales, américaines notamment, et Roissy accueille à la fois Air France et un certain nombre de compagnies étrangères.

Dans la restructuration des compagnies aériennes françaises que nous envisageons, l'Etat, qui a des responsabilités d'actionnaire - car c'est lui qui accorde les droits de trafic - mais aussi de coordinateur des compagnies Air Inter et Air France, devra mieux gérer la complémentarité entre Orly et Roissy. Cette complémentarité exige que nous ayons des projets concrets sur la liaison directe Orly-Roissy ou sur les liaisons entre les deux aéroports et la capitale.

J'ai l'intention de soumettre très rapidement ces questions à une mission de réflexion afin que nous puissions, au niveau gouvernemental, nous prononcer sur l'amélioration de la complémentarité entre les deux structures aéroportuaires.

Donc, nous faisons, d'une part, un effort en direction des usagers, de l'information et de l'accueil - ce qui rejoint votre préoccupation, monsieur le député - et, d'autre part, un effort de structuration de nos plates-formes aéroportuaires parisiennes. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Nesme.

**M. Jean-Marc Nesme.** Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une double question sur la sécurité dans le transport aérien et sur la formation des personnels navigants.

Comme cela a été dit de très nombreuses fois depuis le début de ce débat, la sécurité dans le transport aérien est l'un des éléments fondamentaux de son développement.

J'ajouterai que la bonne image de l'industrie aéronautique française doit être également soutenue en permanence par une exploitation sûre, fondée sur une formation sans faille des pilotes.

Cette bonne image doit aussi être fondée sur un produit français de formation des personnels navigants, produit qui pourrait être également offert sur le marché mondial au même titre que les matériels. Notre pays est un brillant constructeur d'avions avec sa lignée des Airbus et des A.T.R. notamment, mais je crois qu'il doit également offrir à ses clients mondiaux la possibilité d'une formation de base de leurs équipages. Ainsi, industrie aéronautique et formation des personnels navigants forment un couple irremplaçable sur le plan économique.

Je viens de rencontrer au centre école de formation aéronautique de Saint-Yan, que je connais bien, une délégation de l'aviation civile de la Chine populaire venue en France pendant quelques jours s'informer sur le savoir-faire français en matière de formation des pilotes, après d'ailleurs avoir acquis des matériel français.

Autrement dit, formation des pilotes et sécurité du transport aérien, d'une part, formation et complément de l'industrie aéronautique d'autre part, forment bien deux couples essentiels.

Or, il me semble que notre pays, contrairement à ses voisins européens, laisse cette formation s'organiser d'une manière fragile parce que un peu décousue.

Afin que la formation française des personnels navigants soit la plus performante possible, ne faudrait-il pas envisager, pour remédier aux insuffisances actuelles liées à la dispersion des initiatives et pour faire de la formation aéronautique française un véritable produit offert sur le marché mondial du transport aérien, de créer une école homogène à l'instar de ce qui se passe dans nos principaux pays voisins, au sein de l'Europe ?

Cette école nationale des personnels navigants ne pourrait-elle pas être un établissement public à caractère industriel et commercial ou un groupement d'intérêt public qui rassemblerait sous l'autorité de l'Etat, garant de la sécurité aérienne, tous les partenaires concernés et, en particulier, les compagnies aériennes nationales et régionales ?

**M. le président.** Monsieur Nesme, je vous prie de bien vouloir conclure car vous avez largement dépassé votre temps de parole.

**M. Jean-Marc Noama.** J'en termine, monsieur le président.

N'est-il pas nécessaire et urgent, monsieur le ministre, de doter les cinq sites français de formation aéronautique en moyens financiers plus conséquents afin qu'ils puissent faire face à la croissance des besoins en formation tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif ?

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Les deux questions de M. Nesme répondent à une même préoccupation.

Votre préoccupation, monsieur le député, concerne l'ensemble de la formation de ceux qui travaillent dans les compagnies aériennes. Comme j'ai eu l'occasion de le souligner dans mon intervention, me faisant l'écho des propos des rapporteurs, il y a effectivement un changement de perspective par rapport à l'évolution des dernières années. Nous savons que les besoins des compagnies aériennes seront considérables, et donc que l'effort de formation, en particulier des pilotes, doit être intensifié.

C'est la raison pour laquelle nous avons pris des dispositions propres à assurer, à partir de 1989, la formation de 140 pilotes par an, au lieu de 39 actuellement. Cela montre bien l'étendue de la progression que nous allons conduire dès l'année prochaine et maintenir pendant plusieurs années.

Par ailleurs, nous avons fait, en matière réglementaire, en matière de niveau, de degré de compétences et de qualifications des pilotes formés un effort considérable. En effet, la réforme de notre système de brevets et de licences place désormais la formation française en matière de pilotage et de personnel navigant à un haut niveau de compétence et de compatibilité internationale.

Je partage tout à fait votre préoccupation, monsieur Nesme, de voir cet élément de technologie et de savoir-faire français mis à la disposition de la clientèle étrangère.

Me trouvant, il y a quelques jours à peine, à Toulouse, pour le quarantième anniversaire de l'Ecole nationale de l'aviation civile, en compagnie notamment de M. Baudis et de M. Roger-Machart, j'ai souligné combien il était important d'accueillir et de former des élèves étrangers au sein de nos écoles de formation de l'aviation civile. Je ferai la même réflexion pour ce qui concerne le S.F.A.C. - service de formation à l'aviation civile - que vous avez évoqué, monsieur le député, et pour le centre de Saint-Yan. Nous devons nous appuyer sur les structures existantes, pour améliorer encore la formation. Je ne suis pas favorable - et peut-être que, sur ce point, nos opinions sont divergentes, mais nous aurons l'occasion d'en discuter dans le détail - à la création d'une sorte de monopole localisé de la formation du personnel navigant et du personnel de pilotage, même s'il existe à Saint-Yan une structure capable d'être développée et d'accueillir un certain nombre d'élèves pilotes en formation, d'origine étrangère.

Je souligne, par ailleurs, que nous avons passé des accords avec des compagnies aériennes pour les aider à améliorer la formation et la qualification de leurs pilotes et de leurs apprentis pilotes.

La diversification géographique doit donc être acceptée, d'une part, parce qu'elle existe et, d'autre part, qu'elle peut servir de base au développement de la formation.

Mais n'ayez aucune inquiétude. Le centre de Saint-Yan est un des pôles sur lequel nous ferons porter l'effort de développement et d'accueil au niveau des formations comme nous le faisons pour l'E.N.A.C. à Toulouse.

Telles sont les réponses que je voulais vous apporter. Nous participons d'une même ambition, tout simplement parce que nous partageons, je le crois, la même exigence.

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Clément, pour poser sa deuxième question.

**M. Pascal Clément.** Je reconnais, monsieur le ministre, que vous avez en partie répondu à ma deuxième question dans votre discours introductif. Il s'agit d'une question que nous nous posons tous et qui concerne le possible regroupement de nos trois compagnies, les deux compagnies

publiques et la compagnie privée, U.T.A., dont vous avez rappelé les liens avec l'Etat. Toutefois, je vous ai trouvé quelque peu laconique sur le sujet. Qu'en est-il donc ?

Je voudrais donner une illustration. Quand, en 1986, le ministre de l'intérieur de l'époque a voulu envoyer les compagnies républicaines de sécurité en Nouvelle-Calédonie, il a demandé à U.T.A. un devis, qui s'est élevé à 4,7 millions de francs, puis un autre devis à une compagnie charter française, qui a demandé 2,6 millions. Au total, en six mois, l'Etat a pu gagner 16 millions de francs ! Cet exemple m'a frappé.

Je me doute bien, monsieur le ministre, que vous ne voulez pas une dérégulation sauvage. Moi non plus. Pour autant une certaine dérégulation peut permettre à des compagnies aériennes d'accéder à des activités auxquelles elles ne pouvaient prétendre jusqu'alors et aux usagers - dans l'exemple que j'ai cité, c'est l'Etat - de gagner de l'argent. Jusqu'où comptez-vous aller dans cette voie ?

A partir de 1993, des compagnies aériennes européennes pourront venir s'installer sur notre territoire. Il faut donc bien commencer à se battre. Je suppose que la réorganisation de nos compagnies aériennes va dans ce sens.

Mais, au-delà de cette réorganisation, pour des raisons d'économie d'échelle qu'on peut deviner, nous devons offrir des choix, des alternatives et, pour cela, nous avons besoin de plusieurs compagnies nationales. Comment satisferez-vous, monsieur le ministre, cette double exigence dans les années à venir ?

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Monsieur Clément, je vais arriver votre seconde question avec satisfaction. Après la première, j'étais resté sur ma faim, et cette seconde question concerne en effet un sujet sur lequel j'ai déjà tenté, dans mon intervention liminaire, d'apporter un certain nombre d'éléments de réponse, en écho aux propos des rapporteurs et des intervenants des différents groupes.

Nous devons aider à la restructuration des compagnies aériennes françaises. Cela correspond, je l'ai dit, à la responsabilité gouvernementale, aux demandes des compagnies elles-mêmes - en particulier des compagnies qui nous demandent des droits de trafic nouveaux - et aussi à celles des personnels qui souhaitent savoir dans quel paysage vont devoir évoluer, dans les prochaines années, les compagnies aériennes françaises. Cette restructuration sera définie dans les toutes prochaines semaines.

Il est bien entendu - et je crois que c'est l'objet de votre préoccupation - que si des éléments de dérégulation, de souplesse doivent entrer en ligne de compte, ce ne peut pas être à la manière américaine, où la précipitation dans la mise en œuvre de la dérégulation et un système de dérégulation tous azimuts, j'allais dire acharnée, ont produit, en définitive, une situation inverse de celle sans doute souhaitée par certains initiateurs de ce processus.

Certes, la dérégulation peut entraîner une diminution des coûts du transport aérien. Personne ne peut négliger cet aspect des choses. Je suis moi-même favorable à cette diminution des coûts parce que cela permet l'ouverture du transport aérien à des catégories sociales qui, jusqu'à présent, ne peuvent pas en bénéficier. C'est d'ailleurs un élément important qui concerne les départements et les territoires d'outre-mer.

Ainsi les éléments d'assouplissement contrôlé qui ont été mis en œuvre ces dernières années ont permis à un certain nombre de nos concitoyens des départements d'outre-mer de se déplacer par avion de manière plus régulière qu'ils ne pouvaient le faire auparavant en raison des coûts trop élevés.

Mais aux Etats-Unis, les structures d'accueil - je pense en particulier aux plates-formes aéroportuaires - et les capacités de la navigation aérienne n'ont pas été à la hauteur des contraintes imposées par la dérégulation. M. Auroux en a témoigné tout à l'heure : être en dix-huitième position d'envol sur un aéroport américain, à une heure de grand trafic, et attendre que les dix-sept avions précédents aient décollé n'est pas sans comporter un certain nombre de risques relativement importants sur le plan de la sécurité.

Par ailleurs, la dérégulation sans règle mise en œuvre a abouti - société libérale acharnée oblige -, après une multiplication des compagnies aériennes, à l'hyperconcentration que nous constatons aujourd'hui où quelques compagnies gigantesques maîtrisent la totalité du marché intérieur améri-

cain. Cela veut dire que, demain, le contrôle et la régulation des coûts de transport risquent de dépendre de la volonté de trois ou quatre compagnies aériennes américaines. D'ailleurs, nous constatons depuis quelques mois une augmentation des coûts de trafic aux Etats-Unis.

Nous ne voulons pas d'une telle évolution. Il est donc nécessaire de mener à bien la restructuration des compagnies aériennes françaises et de leur donner des orientations claires afin qu'elles négocient entre elles et au niveau européen. Mais il faut également envisager un développement des compagnies charters. Le transport à la demande peut permettre de répondre à la demande, à certaines périodes, dans des conditions qui ne sont pas celles du trafic normal.

Je proposerais au Gouvernement une restructuration des compagnies aériennes ne négligeant pas les perspectives de croissance du trafic charter français.

**M. le président.** Pour le groupe socialiste, la parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Un accord a été signé le 4 octobre avec les six syndicats du personnel technique de la navigation aérienne. Il met fin à une succession de conflits qui ont eu de graves répercussions sur le trafic aérien. Vous avez choisi, monsieur le ministre, une méthode efficace, en mettant à plat l'ensemble des problèmes, en inscrivant dans la durée les solutions, en prônant une modernisation sociale.

Je me réjouis de cette méthode et de ces résultats, qui rompent avec la politique de votre prédécesseur. Je me réjouis tout particulièrement du fait que les mesures prises ont pu l'être dans le cadre de la fonction publique. Je tiens cependant à vous interroger sur trois points particuliers.

Le premier concerne les personnels administratifs de la navigation aérienne, qui ne bénéficient pas de l'accord et qui, pourtant, souhaitent et méritent une revalorisation de leur situation. Quelles sont vos intentions dans ce domaine ?

Le second concerne les services médicaux de la navigation aérienne. L'accord signé fait d'ailleurs référence à l'amélioration des normes de vieillissement et au renforcement des missions de ce service. Or il est prévu trois suppressions de postes d'infirmière. Ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire de faire un effort pour maintenir ces postes et qu'il pourrait être prévu à terme une ligne « services médicaux » au sein du budget annexe ?

Enfin et surtout - mais vous nous avez déjà donné quelques indications à cet égard dans votre intervention générale - quelle sera votre attitude en ce qui concerne l'avenir de la navigation aérienne après 1992 ? Le contrôle aérien paraît relever, de par sa nature non concurrentielle, et du fait de l'intérêt général qu'il présente, du secteur public. En l'absence de secteur et de fonction publiques européens, quelles propositions comptez-vous faire à nos partenaires pour instaurer un contrôle aérien en Europe ? Quel rôle voudriez-vous voir jouer à Eurocontrol et comment pensez-vous concilier la recherche d'une voie originale permettant le maintien dans la fonction publique, le développement d'un service moderne, efficace et évolutif et l'europeanisation du contrôle aérien ?

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Madame Lienemann, vous avez fait référence à l'accord du 4 octobre et je vous en remercie. Traditionnellement - et la tradition remonte à bien longtemps - la gestion des problèmes de la navigation aérienne se frayait un chemin entre la grève et la prime. On attendait trois semaines, trois mois, et on aboutissait à nouveau à l'enchaînement grève-prime. Ce n'était tout de même pas le système le mieux adapté à la nécessité de permettre un développement économique fondé sur une amélioration des comportements et sur la négociation sociale, seule à même de permettre un progrès social permanent, comme le dit très souvent M. le Premier ministre.

Nous avons eu le souci, en l'occurrence, d'anticiper sur des perspectives qui étaient difficiles. C'est la raison pour laquelle, à partir du mois de juillet, mes collaborateurs ont entrepris une série de négociations, d'abord avec chacune des huit organisations syndicales concernées directement, puis au niveau intersyndical. Au terme de 200 à 230 heures de négociation durant l'été, nous avons abouti à l'accord du 4 octobre, qui a été signé par des organisations syndicales

représentant 85 p. 100 du personnel, c'est-à-dire par la très grande majorité de celles qui regroupent les métiers très difficiles de la navigation aérienne.

Nous avons bien entendu passé tous les problèmes au crible : efforts de recrutement et de formation, perspectives d'organisation du travail dans des métiers qui sont spécifiques, puisqu'ils réclament une disponibilité vingt-quatre heures sur vingt-quatre en centre ou en salle de contrôle. Il faut être passé comme vous l'avez fait dans des salles de contrôle pour connaître l'ambiance qui y règne. Les périodes de tension surviennent brusquement, du fait de l'arrivée d'un grand nombre d'avions sur une même piste. Nous avons recherché en commun toutes les améliorations possibles. Je crois que cet accord permettra de parvenir à un type de négociation sociale permanente.

Les contrôleurs de la circulation aérienne ont une responsabilité éminente dans la gestion des flux aériens. Ils étaient recrutés au niveau bac + 2. Ils avaient bien souvent le niveau math sup, math spé, et s'étaient orientés ensuite vers cette filière qui comprenait trois à cinq ans d'école plus une formation sur le tas dans un centre de contrôle. Mais ils relevaient de la catégorie B de la fonction publique ; ce qui était tout de même surprenant pour un tel niveau d'études. Aux termes de l'accord, ils sont intégrés dans la catégorie A, ce qui leur donne dans une large mesure satisfaction.

Il faut maintenant mettre en œuvre cet accord. Vous avez évoqué, madame le député, la situation du personnel administratif lié. L'accord ne concerne que les personnels directement confrontés aux difficultés de la circulation aérienne mais nous menons à l'heure actuelle des conversations avec les personnels administratifs. Les solutions les concernant ne peuvent pas être identiques mais les discussions se poursuivent depuis plusieurs semaines et j'espère qu'elles aboutiront.

Vous avez également soulevé le problème de l'assistance médicale dans ces centres. Je vais l'étudier de près. La situation des centres de navigation aérienne est préoccupante car la tension y est parfois considérable. Il est donc nécessaire que les méthodes de soins en tiennent compte.

En ce qui concerne la perspective européenne, mieux vaut ne pas se précipiter. Ne rêvons pas trop à un organisme unique chargé de gérer la totalité de la navigation aérienne européenne. Il n'est pas exclu que cela reste simplement un projet et n'intervienne jamais. Lors des négociations de Francfort, nous avons voulu marquer combien la France était attachée à la coordination internationale et européenne, aller vers l'idéal tout en tenant compte du réel. La pensée de Jaurès s'applique peut-être aussi au contrôle européen de la navigation aérienne... J'ai proposé que nous passions de douze centres de régulation à six, voire à cinq ; si nous en sommes capables, nous pourrions aborder ensuite les étapes ultérieures.

En réponse à une question posée par le président de votre commission de la production et des échanges, M. Jean-Marie Bockel, j'ai indiqué que je n'étais pas du tout hostile, bien au contraire, au fait que les parlementaires se préoccupent du travail et des perspectives d'Eurocontrol. Cela contribuera en effet activement à la réflexion gouvernementale.

**M. le président.** La parole est à M. François Massot.

**M. François Massot.** Monsieur le ministre, j'étais inacrit pour poser deux questions mais vous avez déjà répondu à celle qui avait trait à la dérégulation aérienne et à la restructuration du paysage aéronautique français. Vous avez indiqué que vous prendriez une décision d'ici à quelques semaines. C'est nécessaire car le monde aérien l'attend.

Ma deuxième question est relative à l'aviation légère et sportive. Nous assistons en ce moment à un certain développement des U.L.M., du vol à voile et même du transport en ballon. C'est un bien. Malheureusement, ces sports restent chers et peu accessibles aux bourses modestes. Ils ont pourtant leur place dans le système éducatif et dans une politique de développement des loisirs. Ils sont créateurs d'emplois dans certaines régions, en particulier dans celle que je représente, les Alpes-de-Haute-Provence, où nous avons de grands espaces, un beau soleil, un ciel clair, mais malheureusement peu d'emplois. Il convient de développer ces sports susceptibles de créer des emplois et j'aimerais que vous donniez à la représentation nationale des précisions sur vos intentions à ce sujet.

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Vous me permettrez, monsieur Massot, de ne pas revenir sur la restructuration des compagnies aériennes. J'ai indiqué la volonté et l'orientation du Gouvernement. Dans les toutes prochaines semaines, les choses se préciseront. Vous serez d'ailleurs aux premières loges, monsieur le député, puisque vous êtes président du Conseil supérieur de l'aviation marchande. Je me présenterai en effet bientôt devant cet organisme afin de traiter de ce sujet.

S'agissant du vol à voile, je partage tout à fait votre préoccupation. Il s'agit en effet d'un sport intéressant en soi, mais qui est, de plus, important pour l'avenir de l'aviation dans notre pays car il permet une initiation au moindre coût. Au demeurant, j'ai souvent rencontré, sur les terrains d'aviation, des pilotes d'Airbus ou de Boeing 727 dont c'était le passe-temps favori : il leur procurait une compensation et une détente et complétait leur approche.

C'est la raison pour laquelle l'Etat soutient avec fermeté cette activité en complément de ce qui est fait par le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports. Mon ministère finance l'École nationale de Saint-Auban, subventionne la Fédération française de vol à voile et met à la disposition des clubs affiliés à la Fédération française de vol à voile 129 avions-remorqueurs, 12 planeurs et 9 remorqueurs du Centre national de Saint-Auban. Par ailleurs, nous avons financé, sous forme d'avances remboursables, le développement du planeur école Marianne, dont le succès commercial commence.

Comme vous le voyez, le Gouvernement se préoccupe du vol à voile. J'aurais d'ailleurs une raison supplémentaire de me passionner pour ce sport puisqu'on m'a dit que le Premier ministre lui-même en était un fervent adepte. Vous le voyez : mon budget s'inspire des préoccupations du Premier ministre ! (Sourires.)

**M. Gérard Longuet.** Il plane sans moteur !

**M. le président.** La parole est à M. Alain Rodet.

**M. Alain Rodet.** Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur les problèmes de gestion et d'investissement qui se posent à certaines plates-formes aéroportuaires régionales de moyen gabarit.

Pour les investissements, il serait souhaitable que l'Etat participe de façon plus large à la mise en place des équipements techniques, et en particulier au dispositif technique permettant l'atterrissage tous temps.

Pour la gestion, j'insiste sur le coût que représentent, pour certains aéroports régionaux, les services de sécurité-incendie. L'Etat est-il prêt à assumer la charge du traitement des agents qui remplissent cette fonction ? Pour des aéroports accueillant entre 100 000 et 200 000 passagers par an, cette charge est considérable.

Par ailleurs, on supprime progressivement les bureaux de piste et, dans le même temps, les matériels nécessaires pour l'utilisation des plans de vol ne sont pas mis en place. Je souhaite attirer votre attention sur ce problème car l'avenir de certaines plates-formes dépend de sa solution.

J'évoquerai pour terminer la question de l'impôt foncier. Je sais qu'elle ne dépend pas de vous. La S.N.C.F. jouit d'un régime particulier. Ne pourrait-on pas imaginer que les aéroports aient, eux aussi, un jour, un système leur permettant d'alléger cette charge, qui est considérable ?

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Le ministère des transports et de la mer apporte son concours aux aéroports en se fondant sur plusieurs critères dont, notamment, l'intérêt pour la desserte aérienne du territoire, le niveau d'activité, la capacité financière et le régime juridique de l'aéroport concerné.

Bien que, par pudeur, vous ne l'ayez pas évoqué, je reconnais que le cas de l'aéroport de Limoges est particulier. Il n'a pas été créé par l'Etat mais par les collectivités territoriales et, à ce titre, financé par elles et par le concessionnaire. Mais l'Etat est tout de même intervenu financièrement dans sa réalisation pour permettre en particulier son développement. Ainsi, près de 2,5 millions de francs ont été versés par l'Etat en trois ans à l'aéroport de Limoges, au titre des opérations d'infrastructure, de circulation aérienne et de sécurité.

Je connais l'importance d'un aéroport dans le développement économique régional et dans l'aménagement du territoire. J'ai l'intention de faire en sorte que ce type d'effort puisse être poursuivi dans les prochaines années. Vous me permettrez de globaliser votre question et de vous renvoyer à la réponse que j'ai faite à M. Inchauspé tout à l'heure. Nous ne pouvons construire des aéroports partout. Et pourtant, je sais que dans un certain nombre d'agglomérations et de régions l'infrastructure aéroportuaire est indispensable. Nous devons donc étudier ensemble la façon d'améliorer la gestion des aéroports.

En ce qui concerne les services de sécurité-incendie et le problème de l'impôt foncier, je vous suggère de renvoyer ces problèmes à la réflexion, dont j'ai accepté le principe et qui commencera en 1989, visant à préparer le budget de 1990. Celle-ci sera menée par un groupe de travail dont je vais déterminer rapidement la composition.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Rodet.

**M. Alain Rodet.** Vous avez manifesté votre intention de vous attaquer au problème du charter français. Cela répond à une attente très forte dans notre pays, non seulement des passagers mais aussi des compagnies aériennes.

Récemment, le groupe U.T.A. a pris le contrôle de la Compagnie aéromaritime. Nous savons également que Air Inter et Air France pilotent une compagnie charter, Air Charter International. Comptez-vous, monsieur le ministre, vous appuyer sur ces deux entités pour faire en sorte qu'à échéance relativement rapprochée un véritable opérateur national soit capable de s'imposer et d'obtenir des parts de marché significatives ?

Au-delà se pose le problème plus général de la compatibilité des trois grands réseaux, U.T.A., Air Inter et Air France. A cet égard, l'émulation dans la complémentarité que vous souhaitez instaurer entre ces trois compagnies pourrait peut-être commencer à se faire à partir des compagnies charters.

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

**M. le ministre des transports et de la mer.** Vous l'avez souligné, monsieur le député, l'avenir du charter français n'est pas indépendant de ce qui se passera avec la restructuration d'U.T.A., d'Air France et d'Air Inter. La Compagnie aéromaritime est une filiale d'U.T.A., mais Air France a des disponibilités en charter.

Une comparaison de la structure et des capacités du charter français avec celles des compagnies charters étrangères, notamment d'Allemagne de l'Ouest, me fait craindre que nous ne puissions relever les défis européens. Le transport à la demande, je le répète, doit découler de la restructuration des compagnies aériennes. Mais je ne sais les formes que celle-ci revêtira. En tout état de cause, elle se fera à partir de ce qui existe déjà. Une poussière de disponibilités charters n'irait pas dans le sens que nous souhaitons. Faut-il regrouper le transport à la demande au sein d'une seule compagnie ou faut-il laisser jouer la concurrence ? La décision sera prise dans quelques semaines.

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les questions.

Les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie inscrits à la ligne « Transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits du ministère délégué chargé de la mer.

#### BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

**M. le président.** J'appelle les crédits du budget annexe de la navigation aérienne.

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 36, au titre des services votés, au chiffre de 2 607 081 094 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 37, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 550 000 300 francs.

(Ces autorisations de programme sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 37, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 905 293 906 francs.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports et de la mer, concernant l'aviation civile et la météorologie, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

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

3

### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 n° 160 (rapport n° 294 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Transports et mer : Transports terrestres et sécurité routière.

Annexe n° 33 (Transports terrestres) : M. Claude Germon, rapporteur spécial ; annexe n° 16 (Sécurité routière) : M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial ; avis n° 299, tome XII, de M. Jacques Fleury, au nom de la commission de la production et des échanges.

Transports et mer : Mer.

Annexe n° 35 : M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 296, tome X, de M. Jean Lacombe, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 299, tome XIV, de M. Jean Beaufils, au nom de la commission de la production et des échanges.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

*(La séance est levée à douze heures vingt.)*

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

LOUIS JEAN