

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

(51^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 31 octobre 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

1. Loi de finances pour 1990 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4377)

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

Transports terrestres, routes et sécurité routière
(suite)

Réponses de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, et de M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, aux questions de : MM. Antoine Rufenacht, Pierre-Rémy Houssin, Jean-Pierre Baeumler, Daniel Chevallier, Eric Raoult, Henri Cuq, Mme Marie-Noëlle Lienemann, MM. Jean-Pierre Fourré, Marc Dolez.

Les crédits concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » des états B et C, seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Le vote sur les crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer inscrits à l'état D est réservé jusqu'après l'examen des crédits de la mer.

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 4386)

Aviation civile et météorologie

Budget annexe de la navigation aérienne

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

M. Philippe Bassinet, suppléant M. Auroux, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Robert Montdargent,
Gilbert Gantier, Jacques Roger-Machart
Claude Labbé,
Jacques Roger-Machart, Gilbert Gantier.

MM. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, Robert Montdargent, Gilbert Gantier.

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

2. Ordre du jour (p. 4398)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. GEORGES HAGE,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1990 (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 1990 (nos 895, 920).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER TRANSPORTS TERRESTRES, ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

Hier soir, l'Assemblée a abordé la phase des questions.

La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, si vous le permettez, je vais d'abord poser la question de M. Nungesser qui est empêché ce matin.

M. le président. Soit, monsieur Rufenacht, vous avez la parole.

M. Antoine Rufenacht. Merci, monsieur le président, pour votre indulgence.

M. Louis Mexandeu, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les routes et la sécurité routière. Nous avons fait des remarques à ce sujet cette nuit !

M. Antoine Rufenacht. J'étais là, monsieur Mexandeu ! La question de M. Nungesser est la suivante.

En 1982, le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire, M. Rocard, déclarait qu'un sursaut volontaire était devenu indispensable pour l'amélioration des voies navigables et qu'il fallait concevoir et mettre en œuvre « un programme ambitieux et coordonné prenant en compte les diversités des fonctions de la voie d'eau ».

En 1988, devenu Premier ministre, M. Michel Rocard demandait à Mme Chassagne un rapport sur les voies navigables, qui, paraît-il, suggérait des solutions nombreuses, originales et efficaces pour permettre l'indispensable rattrapage des retards accumulés dans ce domaine.

Aujourd'hui, nous ne connaissons toujours pas la suite que le Gouvernement veut donner au rapport Chassagne, dont les propositions tendaient à la réalisation du schéma directeur que le gouvernement de M. Fabius avait adopté en 1985, notamment de la liaison Seine-Nord, qu'il classait en priorité.

Le projet de budget pour 1990 nous rend perplexes et inquiets puisque non seulement il ne comporte aucun crédit d'études pour lancer la création d'une seule liaison à grand gabarit, mais, de plus, les crédits d'investissement sont en diminution.

Vous avez bien indiqué, le 5 octobre, monsieur le ministre, qu'il ne fallait pas négliger la voie d'eau, dont le rôle est parfois trop méconnu dans les transports de marchandises. Le Gouvernement ne semble pas avoir entendu votre appel, à moins que vous ne puissiez nous assurer qu'il vous permettra prochainement de présenter un programme à long terme de réalisation du schéma directeur, qui complètera notre réseau en le reliant à celui de l'ouest européen, dont nos partenaires se sont dotés depuis longtemps.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Vous le savez, monsieur Rufenacht, le Premier ministre n'a pas changé de point de vue. Il considère, en effet, que le schéma directeur des voies navigables doit progresser. Il est vrai que, pendant des années, des décennies, la France a pris un retard considérable en matière d'infrastructures fluviales modernes. Notre tâche est immense et, si nous voulons conserver, comme l'ont fait nos partenaires d'Europe du Nord, cette richesse que représente un troisième mode de transport dynamique à côté du chemin de fer et du transport routier, il faut avancer.

Le budget dont nous avons abondamment parlé cette nuit comporte un élément qui n'a pas pu échapper à la sagacité de M. Nungesser : nous avons, dans le cadre de la loi de finances rectificative, un supplément de 200 millions de francs. Nous sommes en train de travailler à l'affectation de cette somme et, parmi les crédits ainsi débloqués, un certain nombre seront évidemment réservés aux études. Nous sommes convaincus, en effet, comme vous-même, comme M. Nungesser, que les voies navigables ont de l'avenir, et j'observe d'ailleurs que, de tous les bancs de l'Assemblée nationale monte une aspiration à développer ce mode de transport tout à fait moderne et même anticipateur. J'appelle en particulier votre attention sur l'essor du fluvio-maritime et le développement des transports par conteneurs.

J'ajoute qu'il ne faut pas oublier le tourisme fluvial - une des préoccupations de M. Nungesser - qui représente un chiffre d'affaires de 800 millions de francs. Il est en expansion rapide et représente aujourd'hui la deuxième activité économique de notre réseau de voies navigables.

Mais il est clair que l'on ne sort pas de décennies d'inaction, de paralysie, par un coup de baguette magique. C'est précisément parce que le Gouvernement prend les voies navigables au sérieux qu'il faut du temps pour décider, plus de temps qu'il ne faut pour préparer un budget.

M. Nungesser nous demande quelles suites le Gouvernement entend donner au rapport de Mme Chassagne.

Mme Chassagne avait appelé notre attention sur le mauvais état du réseau fluvial et sur les risques d'accidents. Les 200 millions dont je vous parlais permettront de « boucher les trous », d'éviter des accidents graves sur tel ou tel endroit de notre réseau, et nos services sont en train de travailler sur un certain nombre de propositions.

D'autres propositions de Mme Chassagne sont encore à l'étude et j'ai bon espoir qu'elles puissent déboucher rapidement. Elles concernent en particulier la création, par refonte de l'O.N.N., d'un office national des voies d'eau qui deviendrait responsable de l'ensemble des réseaux et des prestations diverses qu'ils peuvent offrir à l'instar de la S.N.C.F. pour le

fer, et disposerait d'un financement permanent suffisant pour lui permettre de tenir sa place dans la Communauté économique européenne.

Vous l'avez compris, monsieur Rufenacht, et je vous demande de transmettre ce point de vue à M. Nungesser, les financements actuels, d'origine budgétaire, ne nous permettront pas de réaliser les travaux d'infrastructure nécessaires pour relier le réseau national au réseau européen.

L'engagement ou la construction des grandes liaisons indispensables à notre avenir européen supposent la mise en place de ressources nouvelles venant de différents utilisateurs de la voie d'eau. Ceux qui utilisent les voies d'eau et y transitent doivent payer le service rendu. C'est dans cette direction que sont aujourd'hui recherchées les possibilités nouvelles de financement. Le moment venu, le Parlement, donc l'Assemblée nationale, pourra se prononcer clairement. C'est à la nation de dire si elle veut consacrer un effort supplémentaire au développement de ce mode de transport.

M. le président. Monsieur Rufenacht, vous étiez présent hier soir et vous n'avez pas pu ne pas entendre la réflexion pertinente de M. Mexandeau...

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très pertinente !

M. le président. ... qui a invoqué l'article 162 à l'occasion d'un rappel au règlement.

Il a montré d'ailleurs à cette occasion qu'en sa qualité d'ancien ministre des P.T.T., il était familier non seulement de Chappe mais encore de Vidal de La Blache ! (*Sourires.*)

La remarque de M. Mexandeau est fondée et, à mon avis, elle est justifiée puisque nous nous trouvons ce matin exposés au même travers, c'est-à-dire au mésusage d'une règle qui avait été établie pour un meilleur fonctionnement de l'Assemblée et qui aboutit à un résultat contraire.

Vous avez la parole, monsieur Rufenacht, pour poser votre question.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le président, M. Mexandeau a forcément été pertinent, car il l'est toujours, mais je n'avais pas entendu sa remarque hier soir. Sinon, je ne me serais pas permis de m'exprimer comme je l'ai fait tout à l'heure au nom de M. Nungesser !

Monsieur le ministre, la basse Seine, Le Havre et Rouen sont des régions qui bougent et qui veulent rester au niveau de la compétition européenne. C'est ce qui me conduit à vous poser une seconde question sur la desserte ferroviaire Paris-Le Havre. Celle-ci concerne le trafic de marchandises et la possibilité d'acheminer en provenance et en direction du Havre les conteneurs de grandes dimensions dont l'utilisation se développe sur l'Atlantique Nord.

Chacun sait l'avance prise par le port du Havre dans la compétition européenne pour le trafic des conteneurs. Face à Anvers et à Rotterdam, notre effort serait annihilé si on ne réalisait pas rapidement la mise au gabarit B+ de tous les tunnels de la ligne Paris-Le Havre.

Cela a été décidé et figure pour l'essentiel dans le contrat de plan Etat-région. Vous avez bien voulu me le confirmer dans un courrier récent. Il n'empêche que je crois savoir que le coût des travaux sera supérieur à ce qui était initialement prévu.

Dans le cadre du partage de la charge entre l'Etat, les collectivités locales et la S.N.C.F., l'Etat peut-il aujourd'hui donner l'assurance qu'il pourra réviser le montant de sa contribution à la hauteur des besoins ? Comment faire pour qu'en toute hypothèse l'échéancier des travaux, le calendrier de la mise au gabarit B+, soient scrupuleusement respectés ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, après la réponse de M. Sarre à M. Nungesser, il serait logique que je vous réponde : « Pourquoi donc traiter du sujet dont vous me parlez alors que la voie navigable est disponible pour acheminer les trafics que vous évoquez ? » (*Sourires.*)

La Seine est navigable sur le parcours entre Le Havre, Rouen et Paris et nous avons passé une partie de la nuit à évoquer le problème du multimodal à la suite des réflexions ô combien pertinentes de M. Mexandeau.

Il n'empêche, monsieur le député, que la qualité des acheminements terrestres, particulièrement entre le port du Havre et Paris, pose effectivement un problème vu l'évolution du trafic des conteneurs et la dimension de ceux-ci, et les responsables régionaux, en particulier ceux du Havre, sont très attachés à l'opération de mise au gabarit B+ de l'axe Paris-Le Havre.

Pour ceux qui sont passionnés par ce sujet, je précise simplement que ce gabarit permet l'acheminement de conteneurs maritimes hors normes, d'une largeur de 2,60 mètres et d'une hauteur de 2,90 mètres, dans des wagons plats ordinaires, donc à un moindre coût qu'avec les wagons surbaissés multi-frets utilisés actuellement. Mais le B+ ne passe pas dans les tunnels ferroviaires, qu'il faut donc recalibrer.

Sont déjà au gabarit B+ les tunnels de Rolleboise et Sainte-Catherine. Les marchés sont passés pour la mise au B+ de Saint-Maur et Mont-Riboudet, l'achèvement étant prévu en 1991. Pour Saint-Hilaire et Beauvoisine, l'achèvement est prévu en 1992, et, pour les Grand et Petit Pissy-Pöville, en 1993. Il restera les tunnels du Roule, de Tourville et de Venoble qui devront en principe être mis au B+ en 1995 ou 1996.

Bien entendu, nous sommes actuellement en discussion sur les modalités financières. Vous savez que les conventions qui doivent associer pour cet objectif la région, l'Etat et la S.N.C.F. ne sont pas bouclées. Nous avons des problèmes de gros sous et une « discussion de marchands de tapis » - je vous prie d'excuser l'expression. Mais une telle opération doit être effectuée et j'espère que nous parviendrons à finaliser le plus vite possible les conventions de façon à ne pas ralentir les travaux indispensables.

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

M. Pierre-Rémy Houssin. Monsieur le président, je vais poser une question à la place de M. Jonemann qui a été empêché.

Monsieur le ministre, un plan d'urgence pour l'île-de-France, proposé par M. Michel Rocard et adopté par le conseil des ministres du 13 octobre, prévoit, entre autres, la réalisation rapide de l'autoroute A14 Orgeval-La Défense mise en concession.

La déclaration d'utilité publique pourrait intervenir dans quelques semaines, le décret devant être incessamment soumis au Conseil d'Etat.

Or, il apparaît que le rapport d'enquête n'a tenu pratiquement aucun compte, si ce n'est pour les rejeter, des très sérieuses réserves émises par les municipalités des communes touchées par le passage de l'A14, en ce qui concerne l'insertion dans le site et la protection de l'environnement.

C'est ainsi que, dans le secteur de la Boucie de Montesson, il a été instamment demandé : premièrement, le franchissement de la Seine par un tunnel sous-fluvial prolongeant le tunnel prévu sous la forêt de Saint-Germain, au lieu d'un viaduc passant à quelques dizaines de mètres de deux secteurs d'habitation, l'un au Mesnil-le-Roi, l'autre à Montesson ; deuxièmement, la mise en déblai profond de l'autoroute dans toute la traversée de Montesson et la mise en tranchée couverte au droit de l'agglomération de Montesson et dans toute la traversée de Carrières-sur-Seine ; troisièmement, la suppression d'un poste central de péage à dix-huit files - très important par ses emprises - et son remplacement par des postes de péage à cartes magnétiques aux différents accès.

Toutes ces demandes, parfaitement justifiées, ont été refoulées sans étude technique et financière sérieuse au motif que la société concessionnaire, la S.A.P.N., dont les résultats sont pourtant florissants, serait incapable d'en supporter la charge et qu'il faudrait trouver d'autres financiers.

Or le conseil général des Yvelines, au nom de la protection de l'environnement, s'est déclaré prêt à faire un effort financier important, sous réserve que l'Etat fasse de son côté un effort à même hauteur.

Clôturant le colloque sur le thème « Routes et paysages », qui s'est tenu à Toulouse le 22 juin dernier, vous avez déclaré, monsieur le ministre, que « les routes et autoroutes, désormais, devraient mettre en valeur, et presque mettre en scène, les paysages qu'elles traversent ». Joindrez-vous, monsieur le ministre, le geste à la parole ou au portefeuille ? (*Sourires.*) Et votre budget vous le permettra-t-il ?

Ne pensez-vous pas, en outre, que concevoir en l'an 2000 une autoroute à seulement deux fois deux voies pour doubler l'autoroute A 13, sursaturée, et absorber un trafic de l'ordre de 75 000 véhicules par jour, relève d'une singulière et coupable imprévoyance ?

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Vous êtes mal placé pour parler d'imprévoyance !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Voyant le président Houssin se lever pour intervenir, je pensais que nous allions nous orienter vers la Charente. (*Sourires.*) Eh bien ! ce n'est pas le cas. Nous restons dans la région Ile-de-France. Et je tiens à la disposition de l'ensemble des parlementaires les cartes I.G.N., qu'ils peuvent se procurer dans tous les établissements bien achalandés.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Merci !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je tiens à le dire puisque l'on m'avait reproché cette nuit de m'appuyer sur un autre document que les cartes I.G.N. La bonne santé de l'Institut géographique national garantit la fiabilité des documents qui vous sont proposés. (*Sourires.*)

Revenons à la question de M. Jonemann sur l'autoroute A 14, qui reliera Orgeval à La Défense.

Compte tenu des contraintes budgétaires, sur lesquelles je ne reviens pas car on en a parlé depuis le début du débat, il a été décidé en 1987-1988 que cette autoroute serait réalisée sous forme d'autoroute concédée. L'enquête d'utilité publique s'est déroulée en novembre-décembre 1988. La commission d'enquête a émis un avis favorable sur l'utilité publique de l'A 14. Tous les élus concernés ont été ou seront reçus, s'ils le souhaitent, à mon cabinet, de façon à être complètement informés de l'évolution de ce projet avant transmission du dossier au Conseil d'Etat. Il appartiendra à ce dernier, au vu de l'ensemble des pièces du dossier, de se prononcer définitivement sur l'utilité publique de ce projet.

Je veux toutefois souligner l'effort exceptionnel qui a été consenti pour protéger l'environnement naturel et humain de cette autoroute, qui traverse le site prestigieux de la terrasse de Saint-Germain.

A l'issue de l'enquête et compte tenu des remarques qui ont été formulées par un certain nombre de responsables politiques et associatifs, j'ai décidé d'apporter de nouvelles améliorations au projet : l'enfoncement de l'autoroute dans la plaine de Montesson à cinq ou six mètres au-dessous du niveau du sol, des couvertures supplémentaires à Carrières-sur-Seine, l'extension de la couverture à l'ouest de l'échangeur de Saint-Germain.

En ce qui concerne le franchissement de la Seine par un tunnel sous-fluvial, cette hypothèse, contrairement à ce que prétend M. Jonemann, a fait l'objet d'une étude très sérieuse par le centre d'études des tunnels, organisme dont la compétence est reconnue au niveau international.

La seule solution acceptable sur le plan de la sécurité et présentant un niveau de service correct si l'on fait un passage sous-fluvial représenterait un surcoût de 1,1 milliard de francs, toutes taxes comprises - cette somme s'ajoutant au coût total de l'autoroute, qui est déjà de 2,4 milliards de francs. Le surcoût entraîné serait de 50 p. 100.

Ce surcoût nous apparaît totalement disproportionné par rapport aux améliorations escomptées pour l'insertion de l'autoroute. Il rendrait d'ailleurs totalement impossible la réalisation de celle-ci.

Je tiens, bien entendu, à la disposition de M. le député Jonemann l'ensemble des études qui ont été réalisées sur ce sujet et qui ont, d'ores et déjà, été transmises aux maires des communes les plus concernées - je pense au maire de Montesson et au maire du Mesnil-le-Roi.

Quant à la perception du péage, j'ai demandé au président de la société d'autoroute de mettre en œuvre les technologies les plus modernes en vue de limiter les emprises et de faciliter l'acquiescement du péage. On peut maintenant faire en sorte que celui-ci cause le moins de préjudice de circulation et le moins de ralentissement possible.

Enfin, vous avez, monsieur Houssin, reprenant la formule de M. Jonemann, parlé de « coupable imprévoyance ». Je tiens à vous dire que le trafic prévu à la mise en service de

l'autoroute est inférieur à 30 000 véhicules par jour, ce qui représente environ 50 p. 100 de la capacité de la liaison lorsque celle-ci sera mise en service. Je ne crois donc pas qu'il y ait coupable imprévoyance. En tout état de cause, le projet réserve la possibilité d'un élargissement ultérieur de l'autoroute entre Paris et la plaine de Montesson si cela se révélait nécessaire.

Je tiens à rappeler que, dans le cadre du plan d'urgence de la région Ile-de-France, le Premier ministre, Michel Rocard, a décidé l'accélération de ce projet avec l'objectif d'une mise en service en 1994, ce qui, je crois, correspond aux souhaits de la très grande majorité des élus de la région Ile-de-France.

M. le président. Je rappelle - mais sans doute est-ce inutile - que les questions sont appelées par périodes successives de quinze minutes par groupe.

Nous passons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Baemler.

M. Jean-Pierre Baemler. Le Gouvernement fait de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale. Après les mesures d'urgence prises lors du mois d'août 1988, une politique de la sécurité routière a été adoptée lors du conseil interministériel du 27 octobre 1988 et depuis lors progressivement mise en œuvre. Cette politique s'articule autour de quelques idées-forces : prévention, dissuasion, éducation-formation, mobilisation de toutes les énergies au niveau local comme au niveau national. L'entrée en vigueur prochaine du permis à points et l'instauration du contrôle technique des véhicules constitueront deux nouvelles étapes importantes dans la mise en œuvre de cette politique.

Votre projet de budget, comme l'ont souligné hier avec raison les rapporteurs et plusieurs orateurs, confirme la priorité accordée à l'amélioration de la sécurité routière puisque l'ensemble des postes budgétaires est en augmentation, et ce pour continuer la politique de résorption des points noirs, l'effort en faveur de la formation, le développement des actions de communication ou la redéfinition des contrats « objectif moins 10 p. 100 ». Tout cela va dans le bon sens.

A plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion de souligner que nous ne renforcerons l'efficacité de cette politique impulsée par votre gouvernement qu'avec l'harmonisation au niveau européen des politiques de sécurité routière. Certes, ces dernières années, un certain nombre de mesures et d'initiatives ont été prises pour promouvoir cette politique communautaire de la sécurité routière, avec, par exemple, l'instauration en 1986 d'une Année de la sécurité routière et l'adoption d'un certain nombre de directives relatives au contrôle technique des véhicules utilitaires, etc. Mais l'essentiel à cet égard reste à faire, en particulier dans le domaine du port de la ceinture de sécurité, du permis de conduire communautaire, de l'harmonisation des règles en matière de taux maximal d'alcoolémie ou de contrôle technique des véhicules.

Sur l'ensemble de ces sujets, vous le savez, des projets de directives ont été élaborés par la Commission.

Pouvez-vous nous faire espérer l'adoption, sous la présidence française, de l'une ou l'autre de ces directives, ce qui constituerait un pas important dans la mise en place d'une politique européenne de la sécurité routière ?

Enfin, je saisis l'occasion de ce débat pour vous demander de bien vouloir confirmer à la représentation nationale votre décision, annoncée lors du débat sur l'instauration du permis à points, qu'une loi de programmation sur la sécurité routière serait déposée dans les meilleurs délais sur le Bureau de l'Assemblée nationale ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je commencerai par la fin de votre question.

Oui ! le Gouvernement déposera sur le Bureau de l'Assemblée nationale, comme cela a été convenu, à la suite d'ailleurs de votre initiative en tant que rapporteur du projet de permis de conduire à points, un projet de loi de programmation qui sera débattu au printemps prochain.

Les services y travaillent. Nous-mêmes, nous y réfléchissons. Nous souhaitons véritablement avancer dans cette direction. Et je crois que la représentation nationale - les députés comme les sénateurs - peut être convaincue de notre détermination.

En ce qui concerne les possibilités, monsieur Baemler, d'harmoniser rapidement les législations européennes en matière de sécurité routière, c'est notre objectif. Et vous vous

souvenez de ce que nous avons dit cette nuit sur le sujet. Il s'agit bien là d'une véritable nécessité alors que nous construisons une Europe fondée sur la liberté de circulation des hommes, et pas seulement des biens et des marchandises.

La France a engagé, depuis plusieurs années déjà, une action résolue pour obtenir du conseil des ministres des transports de la Communauté qu'il se prononce notamment dans le domaine de la vitesse et de l'alcool.

La proposition de la Commission est de faire adopter par les Etats une limite de 0,5 gramme. Je pense que, dans le cadre de la présidence assurée par Michel Delebarre, nous pourrions avancer dans cette direction, mais je ne prendrai aucun engagement - et je pense que le ministre des transports lui-même ne le souhaite pas, car le meilleur moyen de faire échouer une discussion est d'annoncer les choses de façon prématurée.

Nous n'avons pu déboucher sur ces points au conseil de juin 1989 en raison de l'opposition manifestée par trois pays : le Royaume-Uni, la République fédérale d'Allemagne et le Danemark.

Sous la présidence française, depuis le mois de juillet, nous avons proposé d'avancer sur des points précis qui ne soulevaient pas d'opposition de principe.

Premier point : l'information des conducteurs, avec l'adoption de la deuxième directive sur le permis de conduire.

Deuxième point : la limitation, au stade de la construction, de la vitesse des poids lourds et des véhicules de transport en commun. Il s'agit de généraliser à l'Europe ce qui avait été décidé en France en 1984.

Troisième point : une amélioration de la sécurité à bord des voitures particulières en imposant aux constructeurs l'obligation de prévoir, pour tous les pays européens, des ceintures de sécurité « arrière » identiques à celles des places « avant », c'est-à-dire des ceintures à enrouleur. Il faut également élaborer une directive permettant l'homologation des dispositifs de retenue pour les enfants.

Dernier point, très important : il faut harmoniser la signalisation routière en uniformisant les symboles figurant sur les panneaux de signalisation. Cette approche constituerait, monsieur le député Baeumler, la première étape vers la constitution d'un véritable code de la route communautaire.

J'ajouterai à cette liste l'information routière, car, alors que le trafic international ne cesse de s'accroître, il serait véritablement absurde que les systèmes permettant à un conducteur de se repérer dans une ville ne soient pas compatibles entre eux. C'est pourquoi la France prend une part active dans le programme européen Drive.

Voilà, monsieur le député, ce que, au nom du Gouvernement, je peux vous répondre sur cette question.

M. le président. La parole est à M. Daniel Chevallier.

M. Daniel Chevallier. Monsieur le ministre, nous avons beaucoup parlé au cours de ce débat budgétaire des inconvénients que représenterait une S.N.C.F. à deux vitesses, celle du T.G.V. et celle du reste du réseau.

Mais, dans ce « reste du réseau », il existe des régions où les durées de transport nous obligent à changer d'échelle de temps par rapport au T.G.V. et aux liaisons rapides. C'est véritablement pour nous, déjà, une troisième vitesse.

Pourtant, monsieur le ministre, ces réseaux ferroviaires sont souvent, dans ces régions, de véritables épines dorsales économiques. Ce sont des axes qui, s'ils étaient confortés, améliorés, modernisés, voire électrifiés, pourraient être intelligemment utilisés pour répondre à des besoins locaux, mais aussi à des besoins liés à l'afflux touristique à l'échelle de l'Europe.

Ainsi en est-il des lignes des Alpes, qui pourraient devenir de véritables lignes de maillage avec le T.G.V. à Valence, Grenoble et Marseille, alors qu'elles sont encore des lignes à voie unique, où un croisement peut imposer des retards conséquents, avec perte de correspondance à la clé. C'est la mésaventure qui m'est arrivée encore hier alors que je me rendais à Paris pour assister aux séances de notre assemblée. Heureusement, le T.G.V. a eu la « gentillesse » de nous attendre en gare de Grenoble et, grâce à la compétence et à la diligence des agents S.N.C.F., plusieurs dizaines de voyageurs ont pu avoir leur correspondance.

Il est fondamental de ne pas laisser tomber ces lignes en désuétude. Mais la volonté des élus locaux se heurte bien souvent à une certaine indifférence de la part de la S.N.C.F.,

indifférence d'autant plus grande que, dans le cas des Alpes du Sud, ces lignes sont à cheval sur deux régions S.N.C.F., Marseille et Chambéry, et deux régions administratives, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes.

Aussi, monsieur le ministre, dans ce cas précis, comment est-il possible d'espérer mieux qu'une simple ligne certes charmante et touristique mais peu pratique et désuète à l'échelle des transports ferroviaires d'aujourd'hui et surtout de demain ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Votre question, monsieur le député, a trait aux liaisons ferroviaires qui ne sont pas des liaisons T.G.V. et qui concernent le développement d'un certain nombre de secteurs géographiques.

Vous savez aussi bien que moi que le principe d'examen de ce type de liaisons est régi par les dispositifs prévus dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs, que nous devons à mon prédécesseur Charles Fiterman et à l'Assemblée qui a voté cette « L.O.T.I. ». C'est donc dans une négociation et dans un conventionnement, en règle générale, entre la S.N.C.F. et les régions concernées qu'on trouve des éléments permettant d'améliorer un certain nombre de services.

Je voudrais contribuer à la « chasse » qu'a ouverte hier mon collègue Georges Sarre, puisqu'il a déclaré, au cours du débat, qu'il fallait couper les ailes à un certain nombre de « canards ». Les « canards » qu'il visait - et qu'il a d'ailleurs atteint (*Sourires*) - c'était, par exemple, la légende selon laquelle la vitesse serait libre sur les autoroutes allemandes. Premier canard abattu dans ce débat ! (*Rires*.)

Pour ma part, je me ferai le plaisir d'en abattre un autre. Je ne vise pas là votre intervention, mais le bruit d'une « S.N.C.F. à deux vitesses », contre laquelle nous entendons lutter et que vous ne souhaitez pas, bien entendu, voir mise en place à travers le territoire.

J'ai fait regarder ce qu'étaient les investissements de la S.N.C.F. pendant l'actuel contrat de plan : sur les 68 milliards de francs d'investissement S.N.C.F., il y aura 35 milliards pour le T.G.V. et il y aura un montant équivalent d'investissements pour le reste du réseau ferroviaire. C'est dire que, en ce qui concerne les choix d'investissement de la S.N.C.F., nous avons veillé, dans le contrat de plan, à ce que les investissements pour le réseau ferroviaire non T.G.V. soient aussi des investissements significatifs - abondés, je le rappelle, par les contributions des collectivités territoriales, en particulier des régions, dans le contexte des contrats de plan.

S'agissant de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, je soulignerai les efforts réalisés - et c'est là une parfaite illustration - pour la ligne Marseille-Aix-Briançon, où un programme d'investissements de 110 millions de francs, avec participation de l'Etat à hauteur de 32 millions de francs, a permis en particulier l'accélération des circulations et le désenclavement de Digne, Gap et Briançon. Pour la ligne côtière entre Cannes et Vintimille, l'aide de l'Etat, à hauteur de 23 millions de francs, a permis un accroissement de la capacité de la ligne.

En ce qui concerne le désenclavement par rapport à l'Italie, il doit être étudié parallèlement avec le schéma directeur de liaisons à grande vitesse en cours d'élaboration - je l'ai signalé hier - de manière à assurer les meilleures complémentarités pour une efficacité maximum du réseau ferroviaire. L'itinéraire des Hautes-Alpes, par le Montgenèvre, présente des contraintes dont le coût risque d'être élevé et dont les répercussions sur les liaisons entre Valence, d'une part, et Grenoble, d'autre part, devront être étudiées.

Mais, dans le cas précis que vous avez soulevé, je suis tout à fait prêt à inciter la S.N.C.F. à mener des négociations interrégionales, parce qu'on ne peut pas se limiter - vous l'avez dit vous-même - à une convention avec une région pour une liaison qui est à cheval sur deux régions administratives. Je suis tout à fait prêt à réunir les représentants des deux régions et la S.N.C.F. pour voir de quelle manière parvenir, par la voie du conventionnement, à répondre à votre préoccupation d'amélioration d'une ligne qui, bien entendu, n'est pas une ligne à grande vitesse, mais qui est une ligne d'intérêt de développement local et touristique, qui est sans doute loin d'être négligeable.

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

M. Jean-Pierre Baeumler. Comme l'ont fait hier soir deux de mes collègues alsaciens, je profiterai de ce débat budgétaire pour appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la récente adoption par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne d'un projet de loi instaurant à compter du 1^{er} mai 1990 une taxe de circulation de 1 000 à 9 000 deutsche Mark par an sur les poids lourds empruntant son territoire.

Cette mesure, si elle est adoptée par le parlement ouest-allemand, ferait suite à celles déjà adoptées par l'Autriche ou la Suisse. Je rappelle en effet que, dans le même ordre d'idées, Berne refuse la circulation des camions de vingt-huit tonnes sur son territoire alors que les poids lourds helvétiques de quarante tonnes roulent allégrement en Europe.

Le projet d'instauration par les autorités ouest-allemandes de cette taxe a fait l'objet d'un avis défavorable de la part de la Commission, qui la juge discriminatoire vis-à-vis des transporteurs des autres Etats membres de la Communauté, dans la mesure où les transporteurs allemands bénéficieraient simultanément d'une baisse du prix de leur vignette.

Cette taxe pénaliserait surtout lourdement nos transporteurs nationaux et en particulier les transporteurs de nos départements de l'Est qui effectuent une partie importante de leur activité à l'étranger, notamment en R.F.A.

Au-delà de cette mesure, sur laquelle je souhaite connaître le sentiment du président en exercice du conseil des ministres des transports de la C.E.E., je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir, plus largement, faire le point sur la construction de l'Europe des transports dans la perspective de la mise en place du marché communautaire.

Je souhaite connaître en particulier les perspectives d'harmonisation de la concurrence dans les domaines fiscal et social et, plus précisément, sur ce dernier point, dans les domaines de la formation professionnelle, de la durée maximale de travail, de la protection des salariés, des procédures de contrôle, de la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Baeumler, vous avez évoqué le problème de l'harmonisation des conditions de travail des conducteurs routiers. Leur activité, vous le savez bien, est régie aujourd'hui par deux ensembles de textes qui ne se recoupent que partiellement : la réglementation nationale du travail et la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos.

La première est inscrite dans le code du travail et applicable à l'ensemble des salariés français, quelles que soient les entreprises dans lesquelles ils travaillent.

Quant à la réglementation européenne, elle résulte de deux règlements du Conseil des Communautés européennes en date du 20 décembre 1985 qui déterminent les durées de conduite et de repos des conducteurs routiers et les modalités de contrôle. Elle s'applique à tous les conducteurs circulant sur le territoire de la Communauté économique européenne.

Il apparaît à M. Michel Delebarre et à moi-même que la Communauté et les Etats membres devront maîtriser d'une manière plus efficace, et naturellement plus simple pour les entreprises, l'évolution de la réglementation sociale. Des disparités importantes existent en effet entre les Etats membres sur la définition même de la durée du travail ainsi que sur la comptabilisation et la limitation des divers temps d'activité. C'est là, croyez-le bien, un sujet extrêmement délicat.

Alors que l'intégration européenne progresse rapidement et conduira inéluctablement à la mise en œuvre du cabotage et à la disparition progressive des concepts mêmes de transports nationaux ou internationaux auxquels se substituera celui de transport intracommunautaire, il devient impératif - et c'est clairement notre position - d'arriver à une harmonisation plus complète des conditions de concurrence par l'adoption d'une règle européenne sur le travail dans le transport routier.

A cette occasion, il ne saurait être question de remettre en cause les acquis de la réglementation communautaire, pas plus qu'il ne serait envisageable d'étendre encore les temps d'activité particulièrement lourds que connaît déjà le trans-

port routier. C'est dans ce sens qu'un mémorandum social doit être rapidement présenté à la Commission des Communautés.

Il y a l'harmonisation sociale, il y a également, vous y avez fait allusion, l'harmonisation fiscale.

En ce qui concerne les assurances, le budget de 1989 a supprimé la taxe sur la prime de responsabilité marchandises. Pour les carburants, la déductibilité de la T.V.A. engagée depuis 1982 atteindra 80 p. 100 au 1^{er} janvier 1990 et sera totale au 1^{er} janvier 1992. Cette année, l'effort portera avant tout sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers. En effet, si la taxe à l'essieu reste inchangée, le Gouvernement propose à l'Assemblée nationale pour 1990 de ne pas appliquer l'indexation habituelle de cette taxe sur la septième tranche de l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Dans le même temps, la négociation conduite avec nos partenaires a permis d'obtenir de la Belgique qu'elle relève ses accises de 35 centimes, augmentation suivie dans les prochains mois d'une nouvelle hausse de 15 centimes. Ainsi, l'écart avec l'un de nos principaux concurrents, qui était de 70 centimes au début de l'année 1989, ne sera plus que de 30 centimes environ au début de 1990. Il y a donc avancée.

J'en arrive au problème dit de la « taxe allemande », que vous avez évoqué au début de votre intervention.

Le Parlement de la République fédérale d'Allemagne vient de voter un projet gouvernemental instituant une taxe d'usage des infrastructures. Cette taxe sur les camions immatriculés en Allemagne se substituerait partiellement à la taxe sur les véhicules. En revanche, elle serait acquittée par les camions étrangers au prorata du temps passé sur les routes allemandes. Cette taxe s'appliquerait à partir du 1^{er} mai 1990.

Vous avez rappelé que, d'ores et déjà, la Commission, à l'initiative de son président et du commissaire chargé des transports, M. Van Miert, a déjà réagi et s'oppose vigoureusement à cette décision. Le ministre des transports, Michel Delebarre, a eu l'occasion de manifester à son collègue ouest-allemand l'hostilité du gouvernement français devant une mesure fort peu, c'est le moins que l'on puisse dire, européenne.

Ce problème sera naturellement évoqué au prochain Conseil des ministres européens des 5 et 6 décembre prochain, et j'ai bon espoir que, dans ce domaine, les Allemands feront preuve de davantage de sagesse. Et, comme je l'ai déjà dit, il est tout à fait clair que dans l'hypothèse où le bon sens ne l'emporterait pas, la France et ses autres partenaires ne pourraient pas rester sans réagir.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Eric Raoult.

M. Eric Raoult. Lors du débat d'hier, la nécessaire sécurité des moyens de transport a été rappelée par de nombreux orateurs. Ma question sera donc tout à la fois générale et précise, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat.

Générale d'abord. La sécurité dans les moyens de transport, notamment en région parisienne est une préoccupation qu'il me paraît important de souligner, tout particulièrement dans cette discussion budgétaire. Ce problème concerne certes également votre collègue de l'intérieur, mais il est devenu suffisamment préoccupant dans le département de la Seine-Saint-Denis pour qu'une interrogation d'ensemble soit menée sous votre égide, monsieur le ministre.

En effet, il ne se passe pas de mois sans que des agressions, souvent très violentes, ne soient à déplorer dans le réseau S.N.C.F. et particulièrement sur les petites lignes de l'est et du nord du département ainsi que dans un certain nombre de gares. Ces actes de violence ont, vous le savez, monsieur le ministre, suscité ces deux dernières années des mouvements de grève souvent très importants des personnels concernés.

Les trains mais aussi les métros, ainsi que les stations situées dans ce département voient un développement très préoccupant de la délinquance et de la criminalité. Ce développement des agressions touche également des cars de l'entreprise T.R.A. dont les chauffeurs ont été victimes ces dernières semaines de plusieurs actes de violence, notamment dans l'arrondissement du Raincy.

Cette recrudescence de la violence n'est pas nouvelle, c'est vrai, mais elle devient problématique et entraîne une émotion légitime des personnels et l'inquiétude des usagers du département de la Seine-Saint-Denis.

Quelles mesures spécifiques et quelle mobilisation de moyens supplémentaires comptez-vous prévoir pour endiguer une insécurité préoccupante ?

Mais ma question est, aussi, précise, monsieur le ministre. Nos rapporteurs et vous-même avez rappelé le problème capital des transports en Ile-de-France. Or il est un domaine où le département de la Seine-Saint-Denis connaît une situation que je qualifierai de rurale, dans la mesure où l'on note la présence de passages à niveau en zone urbaine. Il s'agit de la liaison S.N.C.F. Bondy-Aulnay-sous-Bois, dite « ligne des coquetiers ».

Cette ligne S.N.C.F. traverse les villes de Villemomble, du Raincy, de Pavillons-sous-Bois et de Livry-Gargan, sans oublier la ville de Sevran, et délimite les deux arrondissements du département. Longue de huit kilomètres de voies ferrées, dont cinq pour la seule ville de Livry-Gargan, cette ligne pose de très réels problèmes de sécurité dont mon ami Michel-Pierre Courtois, conseiller général de Pavillons-sous-Bois, ne cesse de dénoncer l'acuité à l'assemblée départementale. Cette ligne S.N.C.F. pose donc de réels problèmes d'insécurité, d'embouteillages et d'encombrements aux passages à niveau, notamment dans la ville du Raincy. Cette « ligne des coquetiers » mérite, par conséquent, une attention toute particulière des pouvoirs publics.

Plusieurs solutions sont envisageables : souterrains, sites propres, ou même tramway. Ce projet de tramway, monsieur le ministre, a été lancé par mon collègue et voisin, mon ami, votre ami, le maire de Livry-Gargan, M. Alfred-Marcel Vincent, et est soutenu d'ailleurs par les élus R.P.R. de sa ville. Il souhaite qu'une deuxième ligne de tramway soit réalisée dans le département de la Seine-Saint-Denis. Après le tramway Saint-Denis-Bobigny, il faudrait celui de Bondy-Sevran. Selon un récent article paru dans le journal *Le Parisien*, il semble, monsieur le ministre, que vous soyez d'accord avec ce projet. Qu'en est-il exactement ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, d'abord mettons-nous d'accord, et je crois que ce ne sera pas très compliqué.

Je considère que tous ceux qui sont réunis sur ces bancs ce matin se préoccupent de la sécurité des transports collectifs et des transports en commun. C'est une préoccupation qui est partagée non seulement par l'ensemble des représentants de la nation, mais aussi par l'ensemble des personnels des entreprises, et en particulier ceux de la S.N.C.F. et ceux de la R.A.T.P. qui sont directement confrontés aux exigences de sécurité.

Je rappelle que dans la présentation du budget, en réponse aux intervenants, j'avais indiqué que notre premier devoir collectif était, dès lors qu'il s'agissait d'un service public de transport, d'assurer et d'améliorer sans cesse la sécurité pour les personnes transportées. Lorsqu'elles prennent un billet de train ou un ticket de métro, ces personnes entendent bien en même temps pouvoir circuler dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Monsieur le député, je ne reviendrai pas sur les mesures et les dispositions prises, aussi bien dans le domaine du transport ferroviaire qu'à la R.A.T.P., pour améliorer la sécurité. Dans les contrats de Plan que nous sommes en train de préparer, il n'y a pas seulement les objectifs financiers et les objectifs sociaux, il y a aussi les objectifs d'amélioration du service et en particulier d'amélioration de la sécurité.

Je rappelle qu'au conseil d'administration de la S.N.C.F. du 26 octobre 1988 le président Fournier a proposé un programme de plus de 4 milliards de francs d'investissement concourant à l'amélioration de la sécurité.

Je pourrais évoquer aussi les leçons tirées des rapports publics d'enquête : celui de M. Malaurie pour la gare de Lyon - souvenez-vous du drame que nous avons vécu à cette époque - et celui de M. Parriaud pour la gare de l'Est. Désormais, sur ma décision, tous les rapports d'enquête sont publics de manière à ce que chacun - organisations syndicales mais aussi élus ou représentants des usagers - puisse en tirer les leçons qu'il souhaite.

Je pourrais mentionner également la création à la S.N.C.F. d'une délégation nationale à la sécurité, la mise en place de brigades de surveillance générale, en particulier pour les

liaisons ferroviaires dans la banlieue parisienne, et la mise à disposition de la S.N.C.F. de 500 policiers afin d'améliorer la situation.

Je ne reviendrai pas non plus sur les déclarations faites par le président Fournier s'agissant de la désertification des gares sur un certain nombre de lignes de la banlieue parisienne la nuit, point qu'il a souligné comme étant un des problèmes en matière de sécurité.

Voilà ce que je tenais à dire, pour répondre à votre préoccupation, monsieur le député, en soulignant en particulier que la S.N.C.F. engagera 250 millions de francs sur trois ans pour les équipements de sécurité dans les gares, notamment pour des équipements en caméras et en radios.

Vous avez eu raison de dire que la sécurité ne passe pas seulement par des mesures destinées à lutter contre les phénomènes de délinquance. A cet égard, je tiens aussi à faire référence aux initiatives que votre collègue Gilbert Bonne-maison a décidé de prendre, en liaison avec la justice, la police et la S.N.C.F. pour tenter d'enrayer ces phénomènes.

Vous avez également évoqué à juste titre les problèmes de « sécurité routière » posés par les passages à niveau, notamment par ceux situés dans votre département.

Nous avons depuis 1970 - le « nous » est un collectif qui concerne les gouvernements successifs puisque je ne puis avoir la prétention d'avoir diligenté ces dispositions depuis tant d'années, en liaison avec la S.N.C.F. - supprimé 3 200 passages à niveau. En 1989, 206 millions de francs sont inscrits au budget de la S.N.C.F. pour concourir à la suppression de passages à niveau. Cependant, je ne serais pas honnête si je ne disais pas clairement que la suppression d'un passage à niveau en zone urbaine dense entraîne un coût qui est souvent très élevé.

Là encore, nous ne pouvons accélérer le programme que par voie de conventions. Toutefois les départements et les communes se prêtent souvent à ce partenariat avec la S.N.C.F. : des contributions de la S.N.C.F. et des contributions des collectivités territoriales permettent d'accélérer la suppression des passages à niveau.

Cela dit, je vais à nouveau attirer l'attention de la S.N.C.F. sur la présence des passages à niveau dans votre département.

Vous avez évoqué aussi les problèmes se posant sur une ligne spécifique. Si j'allais plus loin dans mes déclarations, aujourd'hui, je crois que je dépasserais les autorisations qui me sont concédées par mes collaborateurs. (*Sourires.*) Mais nous avons déjà progressé dans ce domaine.

En ce qui concerne le tramway, j'ai pris, alors que je devenais ministre des transports, une décision favorable pour faire engager, avec l'accord du F.D.E.S., la réalisation de la ligne que vous avez évoquée s'agissant de votre département. Eh bien ! Je constate que ce tramway suscite un certain nombre d'imaginaires puisque votre département est favorable à la mise en place d'une autre ligne de tramway ! (*Sourires.*) Ce n'est pas le ministre des transports et de l'équipement, qui s'est déclaré favorable au développement des transports collectifs, qui examinera avec réserve cette proposition. Néanmoins je ne suis pas en état aujourd'hui de donner un feu vert. Nous en sommes au stade de l'instruction, mais sachez que je suis très vigilant.

M. le président. La parole est à M. Henri Cuq.

M. Henri Cuq. Ma question n'a pas le caractère général de celle de mon collègue Eric Raoult.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur l'urgence qu'il y a à réaliser sur la R.N. 12 la déviation Houdan-Bazainville. Il y a eu sur ce tronçon treize morts depuis le début de cette année, et M. Sarre doit être au courant puisqu'il a eu l'occasion de venir dans les Yvelines ces dernières semaines. Il s'agit de treize morts de trop ! Cinq, dont trois enfants, appartenaient à la même famille et deux jeunes gens venaient de Houdan et d'un village proche. Je préfère arrêter là cette pénible énumération.

En l'état actuel du contrat de Plan, les déviations de Jouars-Pontchartrain et de Houdan-Bazainville sont inscrites pour un montant de 400 millions de francs. Or cette enveloppe est insuffisante pour mener à bien ces deux opérations qui sont estimées à 735 millions de francs : le coût de la déviation Houdan-Bazainville étant lui-même évalué à 260 millions.

Alors, monsieur le ministre, je suis sûr que vous conviendrez avec moi qu'il n'est plus possible d'attendre. Pouvez-vous donc nous préciser quand les travaux de la déviation seront effectivement engagés et surtout, puisque cela conditionne l'engagement des travaux, comment et par qui ils seront financés ?

Enfin, monsieur le ministre, il faut entreprendre de toute urgence des travaux susceptibles d'améliorer la sécurité sur ce tronçon avant que la déviation ne soit réalisée, afin que cesse cette hécatombe, que, je suis sûr, nous déplorons tous.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, votre question concerne la déviation de la R.N. 12 à Houdan - Bazainville. Vous avez souligné, mieux que j'aurais pu le faire, puisque vous avez des responsabilités dans ce secteur, que la R.N. 12 est particulièrement meurtrière et qu'il devient urgent d'effectuer les travaux que vous avez évoqués.

Il s'agit d'une situation préoccupante. La traversée des localités de Houdan - Bazainville - Maulette ne peut plus rester dans l'état où nous l'avons connue. C'est la raison pour laquelle j'ai approuvé le projet de déviation qui m'était présenté. L'enquête publique doit être ouverte avant la fin de 1989, ce qui permet d'envisager un démarrage des travaux au plus tard au début de l'année 1991.

Ainsi que vous l'avez souligné, 400 millions de francs sont inscrits pour les deux déviations de Houdan et Bazainville. Si cette enveloppe budgétaire ne permet pas de les terminer dans leur profil total, j'ai demandé aux services de l'équipement de mettre en œuvre des moyens financiers de telle manière que nous puissions entreprendre ces deux déviations de façon réellement crédible en vue d'améliorer la circulation. Nous compléterons les infrastructures avec les enveloppes suivantes.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions du groupe R.P.R. Il reste six questions du groupe socialiste, que nous allons aborder successivement et qui nous occuperont plus d'un quart d'heure.

La parole est à M. Daniel Chevallier.

M. Daniel Chevallier. A l'échelle de l'Europe, qui est désormais l'échelle de référence, les lignes de force d'un réseau de transports modernes peuvent se répartir suivant deux grands ensembles nord-sud et est-ouest. Parmi les couloirs est-ouest, ceux reliant l'Espagne à l'Italie doivent surmonter le passage des chaînes pyrénéennes et alpines. En regardant de plus près l'itinéraire Barcelone-Marseille-Turin, on remarque sans grande difficulté que les voies actuelles sont saturées ou en passe de l'être. La nécessité de nouvelles percées alpines, notamment, semble s'imposer à tous. Différentes hypothèses, différents projets sont envisagés ou à l'étude.

C'est le cas des Hautes-Alpes, où la percée Briançonnaise vers l'Italie représenterait un véritable appel d'air, par l'ouverture de la liaison directe Marseille-Turin. Cette percée alpine a pour elle d'être située sur l'axe le plus direct et le plus rationnel, entre Barcelone et Turin. Voici donc une nouvelle liaison Espagne-Italie, capable de renforcer le développement économique du Val de Durance, qui est le cône d'expansion naturel de la région marseillaise. L'arrivée prochaine de l'autoroute dans les Hautes-Alpes donne encore plus de poids à ce tracé.

La percée Briançonnaise, rail ou route - les études nous guideront - serait la preuve qu'en ce pays une bonne politique d'aménagement du territoire peut encore l'emporter sur des contraintes socio-économiques contestables qui font que des concentrations d'activités denses engendrent, à proximité, des zones qui ne parviennent pas à donner, faute d'infrastructures, la pleine expression de leurs moyens. Dans les Hautes-Alpes, on résume cette formule un peu technocratique en disant que, malheureusement, la pierre va toujours au clavier. *(Sourires.)*

Aussi, monsieur le ministre, je vous remercie de bien vouloir m'indiquer si vous envisagez d'intégrer une organisation rationnelle de notre territoire et un peu de bon sens, ce qui est loin d'être antiéconomique, dans les grands projets d'aménagement routier et ferroviaire européens et, en particulier, en ce qui concerne la percée alpine Briançonnaise.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, je vous remercie car votre question me permet de faire le point sur la situation des percées alpines et pyrénéennes. Votre objectif et votre préoccupation sont tout à fait louables. Nous ne pourrions effectivement réaliser l'Europe que si nous arrivons à relier les différents pays entre eux. Cela pose plus de problèmes en ce qui concerne les liaisons entre la France et l'Italie et entre la France et l'Espagne qu'en ce qui concerne les liaisons entre la France et la Belgique, je puis en témoigner. *(Sourires.)*

S'agissant des percées alpines, l'accroissement des échanges entre le Piémont et la Côte d'Azur et l'Espagne - vous voyez que l'Espagne est concernée par les percées alpines...

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Dans l'histoire, elle a parfois dominé les percées alpines !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai eu un réflexe de géographe ! Les transports s'effectuaient autrefois par éléphants ; nous en sommes aujourd'hui au ferroviaire mais nous avons toujours les mêmes préoccupations !

L'accroissement des échanges entre le Piémont et la Côte d'Azur et l'Espagne, disais-je, rend indispensable la création de nouveaux franchissements routiers dans les Alpes du Sud.

A la suite de la rencontre entre mon prédécesseur et le ministre italien Ferri, en janvier 1989, un groupe technique franco-italien a étudié les différentes hypothèses concernant deux franchissements aux finalités différentes :

Au niveau du Briançonnais, pour assurer la liaison Marseille-Gap-Turin :

Dans les Alpes du Sud, pour assurer une grande liaison internationale Nice-Cuneo vers Turin et Milan.

Je recevrai prochainement l'ensemble des responsables politiques des régions et des départements concernés afin de fixer la position française. Je n'envisage pas, en effet, l'analyse de ces problèmes du strict point de vue national et parisien. Celle-ci doit être faite en liaison avec les représentants des régions concernées car se posent en filigrane des problèmes d'aménagement du territoire essentiels pour le développement de ces régions.

Je rencontrerai ensuite mon homologue italien de manière à définir les priorités pour la réalisation des nouveaux franchissements, les partis d'aménagement des accès, prenant en compte notamment les contraintes d'environnement, très strictes dans ces secteurs et, bien entendu, les modalités de financement.

Le dossier est ouvert ; nous allons poursuivre son examen.

En ce qui concerne les percées pyrénéennes, Maurice Faure avait rencontré, en 1988, le ministre des travaux publics et de l'urbanisme d'Espagne. Ils ont rappelé la nécessité d'accélérer l'aménagement des deux axes routiers européens centraux Pau-Saragosse et Toulouse-Barcelone, ainsi que l'axe interrégional Toulouse-Lérida par le val d'Aran.

L'axe Paris-Toulouse-Barcelone constitue l'une des priorités. Entre Toulouse et Pamiers, le choix du tracé de l'autoroute doit intervenir prochainement. Les travaux du tunnel du Puymorens, concédé à la société A.S.F., doivent débuter en 1990, pour une mise en service prévue en 1994.

Sur l'axe Pau-Saragosse, le groupe de travail technique franco-espagnol a mis en évidence l'intérêt d'un tunnel sous le col du Somport. La Communauté économique européenne est sollicitée pour le financement des études complémentaires. Par ailleurs, des aménagements importants sont prévus au sud de Pau, dans le cadre du contrat de Plan Etat-région.

En ce qui concerne l'axe Toulouse-Lérida par le val d'Aran, il est d'ores et déjà prévu de réaliser une antenne autoroutière débouchant sur l'autoroute A 64, Toulouse-Bayonne.

S'agissant plus particulièrement des percées alpines, le dossier devrait être précisé dans les tout prochains mois.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, le contrat de Plan qui vient d'être signé entre l'Etat et la région Ile-de-France prévoit une étude de la liaison A 6-N 6. Une

première phase de l'étude a été présentée aux maires des communes concernées. Cette étude fait toujours apparaître deux hypothèses : une hypothèse autoroutière et une hypothèse de boulevard urbain.

Je vous rappelle d'abord que votre prédécesseur, M. Fiterman, avait justement abandonné le projet d'autoroute A 87. En second lieu, le préfet de région, M. Philip, dans son document préparatoire à la révision du S.D.A.U., fait apparaître comme seule hypothèse celle du boulevard urbain. Je vous rappelle enfin l'opposition unanime des maires directement concernés, mais aussi celle de leurs voisins, ce qui tend à montrer qu'il ne s'agit pas simplement du refus d'un équipement ayant un impact sur l'environnement.

Ne serait-il pas possible de faire des économies en supprimant, dans la deuxième phase de l'étude de la liaison A 6 - R.N. 6, l'hypothèse autoroutière ? Je me dois de vous alerter sur le fait que les habitants et les élus sont fortement mobilisés contre toute perspective autoroutière dans ce secteur.

En second lieu, dans le cadre du schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France, ne serait-il pas opportun de privilégier les transports en commun sur l'axe Marne-la-Vallée - Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est-à-dire sur l'axe Est - Ouest au sud de Paris, afin d'être en accord avec les déclarations gouvernementales, qui tendent à privilégier les transports en commun plutôt que la voie routière ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Madame le député, vous avez évoqué le problème de la liaison entre l'autoroute A 6 au niveau de Chilly-Mazarin et la R.N. 6 à Montgeron. Cette liaison, présente dans tous les documents d'urbanisme, fait l'objet de débats depuis pas mal d'années sans que son intérêt soit contesté. Seules les modalités de réalisation prêtent à discussion, c'est la raison pour laquelle les caractéristiques de cette liaison sont à l'heure actuelle étudiées de manière approfondie.

Je ne connais pas encore la conclusion de ces études. Je sais simplement que le choix est entre un boulevard urbain et une autoroute. J'ai pris bonne note, madame le député, de la détermination des responsables et des élus locaux et régionaux quant aux caractéristiques de cette liaison. Au stade actuel, je n'ai pas arrêté ma position mais vous connaissez suffisamment mon sens de l'écoute pour savoir que je ne prendrai pas de décision hasardeuse ni contraire à vos préoccupations.

En ce qui concerne la seconde partie de votre question, il est vrai que les réflexions sur le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme doivent intégrer les nouvelles perspectives des transports collectifs dans la région Ile-de-France. Les liaisons radiales et les liaisons qui s'entrecroisent dans Paris sont indispensables pour améliorer la circulation au sein de la capitale et les liaisons entre les banlieues, mais nous devons être vigilants afin de développer les liaisons contournant Paris car elles améliorent la vie quotidienne de centaines de milliers d'habitants. Cette réflexion sera prise en compte dans le document préparatoire à la révision du S.D.A.U.

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

M. Jean-Pierre Fourré. Permettez-moi d'abord, monsieur le ministre, de vous adresser toutes mes félicitations pour les actions menées dans le domaine de la sécurité routière. Il faut noter que les engagements pris ont été tenus. Et pourtant, parler de sécurité routière, c'est souvent s'attaquer à de puissants lobbies qui interviennent à chaque instant de la réflexion.

Ne conviendrait-il pas, justement, de s'appuyer sur un plus vaste soutien de l'opinion publique pour poursuivre votre action ? Des campagnes de sensibilisation ont lieu, et je m'en réjouis, mais il existe, et vous le savez bien, des réseaux très performants d'associations et d'organismes compétents qui sont mobilisés à vos côtés. Ne serait-il pas possible de fédérer ces réflexions et cette détermination au sein d'états généraux de la sécurité routière ? J'ai lancé cette idée ici même, il y a un an. Pariant sur la responsabilité de chacun, élus locaux, partenaires publics et privés, je pensais possible

de mobiliser les énergies pour aboutir à une programmation pluriannuelle d'actions à mener, et pas seulement, bien sûr, par l'Etat.

J'y crois encore aujourd'hui et, avec votre appui, en liaison avec les associations et plusieurs autres partenaires, j'organise à titre expérimental des états généraux de la sécurité routière dans mon département de Seine-et-Marne, le plus touché par les accidents de la route. La première action consistera d'ailleurs à mener dès demain une enquête sur l'autoroute A 4.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'informer sur les dispositions déjà prises pour soutenir des actions départementales de ce type ou d'une autre nature ? En outre, pouvez-vous nous indiquer quand le grand débat public sur une loi de programme, à propos de laquelle le Gouvernement s'est au demeurant engagé, pourra avoir lieu ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous êtes un de ceux qui luttent efficacement en faveur de la sécurité routière. Comme vous le dites, il ne peut y avoir d'avancée durable en ce domaine que dans la mesure où l'ensemble de l'opinion publique, comme elle est en train de le faire aujourd'hui, bascule, demande, attend du Gouvernement, des pouvoirs publics, des initiatives, une politique.

Le Premier ministre, quand il a réuni le comité interministériel le 27 octobre 1988, a voulu mobiliser l'ensemble des intervenants, et nous avons agi dans tous les domaines. M. Delebarre a rappelé au cours de ce débat toutes les dispositions qui ont été prises en ce qui concerne les autorisations de programme et les crédits de paiement pour améliorer le réseau autoroutier, ouvrir de nouvelles autoroutes et résorber en cinq ans l'ensemble des points noirs. Nous nous sommes attaqués également au problème du contrôle des véhicules, afin que celui-ci soit mis en place à la fin de l'année 1990. Ce n'est pas la solution miracle mais c'est un élément parmi d'autres : en effet, notre politique est globale et concerne tous les aspects de la sécurité routière.

Vous demandez si nous pouvons faire plus. Bien sûr. Un nouveau comité interministériel va se réunir prochainement. A partir des propositions du rapport présenté par la commission Giraudet, nous ferons en sorte d'aller encore plus loin.

Vous avez à mon sens abordé la question centrale : comment faire en sorte que tout le monde, ou en tout cas le plus grand nombre, milite en faveur de la sécurité routière ? Il y a effectivement des groupes de pression ; il y a aussi les idées reçues. Ainsi, certains croient en toute bonne foi que la vitesse n'est pas dangereuse. Par un simple calcul, élémentaire, le professeur Mexandeau...

M. Jean-Pierre Beaumier. Agrégé !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Effectivement, mais ce n'est pas vraiment son domaine !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Peu de choses lui échappent ! (Sourires.)

M. Jean Beauvils. Il a une bonne formation élémentaire ! (Nouveaux sourires.)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le professeur Mexandeau, disais-je, pourrait très facilement démontrer qu'il s'agit d'un problème de physique facile à résoudre.

Il faut donc mobiliser, mobiliser encore.

Vous avez demandé : comment faire ? Je rappelle que les préfets ont, avec les plans départementaux d'action en faveur de la sécurité routière, les moyens d'agir. M. Cuq a rappelé que je m'étais récemment rendu dans le département des Yvelines. C'était à l'invitation du préfet du département, qui avait réuni l'ensemble des élus pour étudier la situation et prendre des décisions en vue d'améliorer la sécurité routière. Une réunion du même type aura lieu très prochainement dans le département du Val-de-Marne : le processus est vraiment en route.

Le projet de loi de programme sera déposé sur le bureau des assemblées au printemps, dès que le comité interministériel l'aura examiné après que tous les ministres compétents auront fait valoir leurs propositions et leurs observations. Bref, c'est un travail d'équipe qui engage l'ensemble du Gouvernement et le Président de la République, mais qui va bien au-delà.

En conclusion, je veux rendre hommage à la presse, aussi bien à la presse régionale qu'à la presse nationale. Une campagne a été lancée à la radio car nous voulions toucher les conducteurs et leur rappeler les conseils élémentaires de prudence : accrocher sa ceinture, porter son casque, respecter les limitations de vitesse, ne pas boire avant de prendre la route.

Outre l'action du Gouvernement et celle des médias, il convient aussi de citer celle des associations. Je pense notamment à l'association contre la violence routière, présidée par Mme Jurgensen, et à la prévention routière, présidée par Mme Chassagne.

Ensemble, nous ferons avancer le dossier. Vous le savez, l'Etat ne peut pas tout faire, ne peut pas décider de tout. Il n'a pas de baguette magique, de bouton sur lequel il suffirait d'appuyer. Je suis comme Michel Delebarre persuadé que, en dépit des nuances politiques qui nous séparent, nous pouvons aisément nous entendre en ce qui concerne la sécurité routière. (« Très bien ! Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Ma question est relative à l'avenir de certaines gares de triage. Il semble que l'échéance européenne et l'évolution des technologies conduisent la S.N.C.F. à réorganiser le système des triages. Certaines gares vont probablement, d'après mes informations, disparaître. Etes-vous en mesure de nous indiquer les gares qui sont concernées et l'ampleur du mouvement ?

Il est clair que ces gares de triage représentent un grand nombre d'hectares et pourraient constituer un élément important dans l'aménagement du territoire. Envisagez-vous de faire figurer les terrains des gares de triage comme éléments structurants dans le schéma d'aménagement de la région Ile-de-France ? Je pense en particulier à la gare de Juvisy-sur-Orge et à celle de Vaires-sur-Marne.

En troisième lieu, ne serait-il pas opportun, dans le contrat que l'Etat va signer avec la S.N.C.F., d'envisager la cession de ces terrains pour construire des logements ou pour des activités ? Il convient de bien maîtriser le problème. La Société nationale des chemins de fer français pourrait, sinon, être tentée de spéculer et de valoriser son patrimoine, ce qui ne répondrait pas à votre souci de voir se développer le logement social dans certains secteurs de la région parisienne. Pouvez-vous nous faire part de vos intentions en la matière ?

M. le président. Mme Lienemann prouve excellemment que l'on peut être concis et précis tout en parlant sans papiers.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. C'est un bon esprit !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, je ne sais si votre observation s'adresse au ministre qui prend la parole ou si elle a valeur générale. Si elle a valeur générale, il est dommage qu'elle vienne en fin de débat ! Je rends néanmoins hommage à la manière dont Mme Lienemann a fait valoir ses immenses qualités. Encore n'en avez-vous eu qu'un aperçu limité ! (Sourires.)

Madame le député, il est exact que, dans le contrat de Plan qui est en préparation avec la S.N.C.F., se manifeste l'ambition de réexaminer l'ensemble de la politique de fret ferroviaire. Cela rejoint le débat que nous avons eu sur les rapports entre transport routier et transport ferroviaire et sur le transport multimodal. Ce réexamen me semble souhaitable.

Sur l'ampleur de ce mouvement, qui est le contenu même du contrat de Plan, je ne puis aujourd'hui me prononcer. Il est cependant vrai que la S.N.C.F. est décidée à être volontariste en ce domaine et à nous faire des propositions conduisant à envisager le destin d'un certain nombre de gares de triage. Je me pencherai sur le problème dès que je connaîtrai les éléments du contrat de Plan. Je rappelle que je suis prêt à venir en discuter concrètement avec la commission de la production et des échanges, le jour venu.

Une fois que toutes les décisions seront prises, que les orientations seront arrêtées, dans le cas où le destin d'une gare de triage pourra évoluer, une disponibilité foncière sera susceptible d'être envisagée.

Je souhaite que la S.N.C.F., dans ce contexte, ne se conduise pas différemment de ce que prévoit le plan d'urgence pour la région Ile-de-France et pour la commune de Paris.

C'est dire que nous avons besoin de discuter, de négocier avec la S.N.C.F. et les collectivités territoriales quant au meilleur usage possible des terrains qui seront libérés, compte tenu de la finalité et, bien entendu, de l'intérêt de la société nationale, mais aussi du schéma d'aménagement de la collectivité territoriale concernée.

Je veillerai, madame le député, à ce que ces principes soient respectés.

M. Jean-Pierre Fourré. Comme pour l'aéroport de Paris.

M. le président. La parole est à M. Marc Dolez.

M. Marc Dolez. Monsieur le ministre, ma question porte sur la situation des exploitants bateliers, notamment des artisans, qui vont être confrontés à l'échéance du 1^{er} janvier 1993.

La construction de l'Europe peut être une chance pour le développement et la modernisation de la batellerie française, mais à condition de donner à celle-ci les moyens de rivaliser avec ses concurrents européens. C'est pourquoi j'évoquerai très rapidement trois problèmes : l'harmonisation des conditions de circulation, les charges sociales des bateliers et les infrastructures.

S'agissant des conditions de circulation, vous savez que les bateliers français doivent posséder une patente pour naviguer sur les canaux en Allemagne alors que les bateliers allemands ne se heurtent à aucune contrainte pour naviguer sur nos canaux. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, les initiatives que vous comptez prendre pour harmoniser les conditions de circulation ?

Les charges sociales constituent quant à elles un handicap dans la concurrence avec nos partenaires européens, en particulier belges et hollandais. Peut-on envisager, par exemple, une révision de leur mode de calcul afin de les aligner sur les autres pays européens ? Peut-on aussi envisager une réforme de la fiscalité de cette profession - point qui concerne également, j'en ai conscience, votre collègue ministre des finances ?

Enfin, pour ce qui est des infrastructures, j'aurais souhaité que vous puissiez nous préciser les orientations du Gouvernement concernant les liaisons interbassins, la mise au grand gabarit des canaux et l'entretien des voies navigables ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous abordez en fin de parcours, si je puis dire, un sujet un peu délicat qui touche à l'harmonisation des conditions de circulation sur deux plans : les bateaux et les conducteurs. Quant aux infrastructures, je n'y reviendrai pas, car je pense non pas avoir épuisé le sujet, mais avoir exposé suffisamment clairement notre philosophie générale et expliqué le sens pragmatique de notre démarche : avancer quand on peut, ne pas promettre ce que l'on ne pourra pas tenir.

Les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure ont fait l'objet d'une harmonisation dans le cadre de la directive européenne du 4 octobre 1982. Les bateaux devront être mis en conformité avec les prescriptions techniques européennes selon un calendrier fort heureusement très étalé dans le temps.

Par ailleurs, dans le cadre du plan économique et social prévu pour les années 1990 à 1992, qui est actuellement soumis à l'accord de la Commission de Bruxelles, l'Etat accordera, comme cette année, des aides à la profession pour cette mise en conformité, à hauteur de 30 p. 100 environ.

En ce qui concerne les bateliers, un projet de directive européenne est en cours d'examen. Son objectif est de parvenir à une reconnaissance réciproque des permis de conduire les bateaux de marchandises. Cependant et malgré le talent de M. Delebarre, atteindre cet objectif n'est pas aisé. Pourquoi ? Parce que seules la France et la République fédérale d'Allemagne exigent un permis de conduire ; en Belgique et aux Pays-Bas, un tel permis n'est pas obligatoire. Nous avons donc pris contact avec les autorités allemandes pour conclure avec elles un accord bilatéral de reconnaissance réciproque des permis de conduire.

Puisque nous évoquons le problème de la batellerie artisanale, qu'il me soit permis de rappeler que, grâce à un amendement que votre assemblée a voté, nos bateliers bénéficieront à partir de l'année prochaine de la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole. Cette mesure, qui représentera pour l'Etat un abandon de recettes de 11 millions de francs en 1990 devrait améliorer la trésorerie des entreprises.

Quant au tourisme fluvial, M. Delebarre et moi-même, avons évidemment appuyé la démarche de M. Stirn et, là encore, les résultats sont positifs.

Pour conclure sur ce dossier difficile, je dirai que, s'il y a une volonté de moderniser les infrastructures, il faut également moderniser la profession. Cela me paraît être une nécessité absolue et il faut le faire en assurant aux hommes un avenir. Mais il faut en même temps permettre à la batellerie française d'être compétitive sur le marché européen, et c'est à cela que, dans les prochains mois, nous allons précisément travailler.

M. Marc Dolez. Très bien !

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

Les crédits concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » des états B et C seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » de l'état D.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, le Gouvernement demande la réserve du vote des crédits inscrits à l'état D jusqu'à la fin de l'examen des crédits de la mer, comme il l'a fait hier pour les crédits du logement. Il souhaite un vote global sur l'ensemble des crédits du ministère dans un but de cohérence.

M. le président. La réserve est de droit.

Le vote sur les crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer inscrits à l'état D est donc réservé jusqu'après l'examen des crédits de la mer.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

Je vais suspendre la séance pour quelques minutes, par principe, car je ne pense pas que l'on puisse passer d'un budget à l'autre sans prendre le temps de se remettre les idées en place. *(Sourires.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue

(La séance, suspendue à onze heures, est reprise à onze heures dix.)

M. le président. La séance est reprise.

AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, 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.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Monsieur le président, le débat qui a précédé nous a donné l'impression de participer à une séance de conseil général. Vous l'avez d'ailleurs, je crois, laissé entendre. Les problèmes structurels propres aux transports terrestres semblent en effet voler un peu bas... Nous allons essayer maintenant d'élever le débat

puisque je vais présenter les trois projets de budget concernant respectivement la météorologie nationale, l'aviation civile et la navigation aérienne. *(Sourires.)*

Et je n'ai que quinze minutes, mesdames, messieurs, pour vous présenter l'ensemble de ces budgets qui représente tout de même 10 milliards de francs !

M. Jacques Roger-Machart. Près d'un milliard par minute.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Commençons par la météorologie nationale. Sa dotation, soit 803,8 millions de francs, va connaître une certaine progression. Les crédits de paiement vont augmenter de 2,6 p. 100, les autorisations de programme de 3,6 p. 100.

Les effectifs de la météorologie nationale vont passer de 2 881 pour cette année à 3 187 en 1990. Vous savez qu'il y a eu quelques problèmes sociaux. Le malaise social et la grève qui a suivi n'ont pas trop perturbé les services utilisateurs de ce service, car dès que ces personnels se sont mis en grève, il a fait beau *(Sourires)* et pendant toute la durée de cette grève, il n'y a donc pas eu trop de perturbations, heureusement pour les touristes, malheureusement pour les agriculteurs.

Le résultat des négociations donnait une revalorisation indiciaire du corps des techniciens de travaux et entraînait une amélioration du régime indemnitaire. Par conséquent, il y a eu reprise du travail.

Par ailleurs, les moyens de fonctionnement seront en progression, car le principe d'un versement vers le budget de la météorologie nationale du B.A.N.A. a été admis. Ce budget va faciliter également de nombreuses installations en France métropolitaine et outre-mer et participer au satellite européen Météosat. Voilà en résumé, monsieur le ministre, les crédits de la météorologie nationale.

Venons en maintenant à l'aviation civile et aux crédits de ce projet de budget qui vont s'élever à 5 641 millions de francs, soit une progression significative de 13,5 p. 100 par rapport à 1989 ; les autorisations de programme enregistrent, quant à elles, une croissance de 16,6 p. 100.

Les crédits de paiement consacrés à la construction aéronautique vont augmenter de près de 16 p. 100, ceux consacrés à la navigation aérienne de quelque 18 p. 100 et ceux affectés aux bases aériennes de plus de 11 p. 100. Quant à l'enveloppe concernant la formation aéronautique, elle augmente de près de 10 p. 100.

M. Jacques Roger-Machart. Très bon budget !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Voyons tout d'abord les crédits de la construction aéronautique, qui représentent près de la moitié de ce projet de budget :

Les crédits du chapitre 53-22 s'élèvent à 2 623 millions de francs pour les crédits de paiement - plus 15,2 p. 100 - et à 2 808 millions de francs pour les autorisations de programme, en augmentation de 15,9 p. 100.

Au sein de ces crédits, une très nette priorité est accordée au développement des projets d'Airbus, l'A 330 et l'A 340, qui reçoit 1,3 milliard de francs en autorisations de programme, plus 44,4 p. 100, et 1,2 milliard de francs en crédits de paiement, en augmentation de 51,1 p. 100.

Ces augmentations pourraient satisfaire tout le monde, mais ces crédits auraient dû couvrir à hauteur de 60 p. 100 les dépenses de l'Aérospatiale, conformément aux engagements de l'Etat. On peut considérer que ces engagements sont tenus si l'on s'en tient aux évaluations initiales, mais elles sont nettement dépassées.

Les crédits pour l'A 320 accusent une chute très sensible, et c'est normal, puisqu'on en est au stade des remboursements et que le premier exemplaire a été mis en service avec succès.

En revanche, la formule de financement trouvée pour le développement d'une version allongée de l'A 320 est toute nouvelle et se fera sans avance remboursable par près de 480 millions de dollars au réseau bancaire européen.

Boeing, enfin, n'aura plus à se plaindre en disant que ces avances remboursables étaient des subventions déguisées ! Mais, monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question. Une décision devait être prise le 27 octobre pour le lancement de l'Airbus 321. L'a-t-elle été ? En effet, l'Etat doit

assumer pleinement son rôle et soutenir des projets aussi porteurs que l'Airbus 321. Aussi, comme tout le laisse penser également, le projet de gros réacteur sera réalisé en collaboration entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric, que les techniciens appellent le G.E. 90. La charge pour le budget de l'Etat est d'ailleurs très faible, il faut le rappeler. En 1989, les crédits pour la construction aéronautique se seront élevés à 2 276 millions de francs. Dans le même temps, l'Etat aura reçu 1 650 millions de francs de remboursement des avances remboursables, précédemment consenties.

Pour 1990, les crédits du chapitre 53-23 s'élèveront à 2 623 millions de francs et l'Etat devrait recevoir 1 630 millions de francs.

Le coût net de ces programmes pour les finances publiques est d'autant plus faible que le solde en est constitué par des avances remboursables, et remboursées.

Grâce à cette action qui est menée depuis trente ans, l'Aéropatiale possède une gamme d'avions complète, que ce soit en desserte de proximité avec les avions à hélices l'A.T.R. 42 et l'A.T.R. 72, en collaboration avec les Italiens, ou toute la gamme des Airbus, depuis l'A 320 court-courrier de moyenne capacité et les moyen-courriers gros porteurs, jusqu'aux long-courriers A 300, A 310, A 330, A 340, sans parler des hélicoptères et des avions d'affaires, avec Dassault.

Actuellement, la France est le seul pays, avec les Etats-Unis, à offrir un tel éventail d'appareils, au moment où, par bonheur, la demande mondiale devient très importante.

Il faut également signaler deux grandes nouvelles qui sont passées plus ou moins inaperçues dans les médias.

La première est la participation à l'achat et à la construction de l'A 321 par les Italiens, qui, jusqu'à présent, ne participaient pas à la construction d'Airbus, et aussi les projets d'achat de dix Airbus 310 par l'Union soviétique. Les marchés de l'Est s'ouvrent à la France avant les Américains, pour remplacer les Iliouchine qui n'ont pas su renouveler leurs modèles. Les perspectives sont considérables, quand on sait que Aéroflot comporte plus de 1 000 appareils.

La réussite de la S.N.E.C.M.A. est, elle aussi, complète. Le CFM 56 prévu à 1 000 exemplaires atteindra les 3 000 unités. Et, surtout, les pourparlers engagés pour un nouveau gros réacteur, le GE 90, de 60 000 à 70 000 livres de poussée, permettra ainsi à la France d'avoir une gamme complète de moteurs.

Mais il y a une ombre au tableau : les Allemands posent tout d'un coup la question de l'implantation d'une chaîne d'assemblage en République fédérale d'Allemagne. Le déplacement de cette chaîne serait une aberration au moment où les capacités de production peuvent encore augmenter et sont accrues sur place, à Toulouse.

M. Jacques Roger-Machart. Très bien !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. J'espère, monsieur le ministre, que vous vous opposerez à cette manifestation d'un nouveau pangermanisme, dont nous avons perdu le souvenir.

M. Jacques Roger-Machart. Très bien !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. La navigation aérienne pose également des problèmes puisque les vols au départ des aéroports français ont connu une augmentation de 10,4 p. 100 en 1988 et les survols, de 11,23 p. 100, représentant ainsi 44 p. 100 des mouvements contrôlés.

Il était donc nécessaire d'adapter la croissance des effectifs et la rémunération des personnels à cette augmentation des tâches. Le projet de budget prend en compte des améliorations catégorielles. En progression de 18 p. 100, les crédits de l'action « Circulation aérienne en route » servent à rémunérer les personnels. Cette progression s'explique notamment par la prise en compte du protocole d'accord du 4 octobre 1988, lequel a permis de régler un certain nombre de problèmes d'effectifs, de rémunérations et de déroulement de carrière. Cela se traduit sur le plan budgétaire par des revalorisations indiciaires et indemnitaires.

L'ensemble des effectifs passeront de 5 831 personnes à 5 986, en augmentation de 155 unités.

Je passerai rapidement sur l'augmentation des crédits pour les bases aériennes dont les autorisations de programme vont progresser de 20 p. 100, ainsi que pour les crédits pour la formation aéronautique, en augmentation de 9,7 p. 100 pour

s'élever à 207 millions de francs. Nous avons une pénurie importante de pilotes. En tant que rapporteur, je souhaite qu'une attention toute particulière soit apportée au développement du centre de Saint-Aignan qui se révèle être notre meilleur atout pour essayer de combler cette pénurie actuelle.

En troisième lieu, monsieur le ministre, je vous présenterai le budget annexe de la navigation aérienne, que l'on appelle plus communément le B.A.N.A., qui se révèle être, depuis sa création, un instrument de financement bien adapté à sa mission. Il s'élève, pour l'an prochain, à 3 374 millions de francs. Les dépenses seront en augmentation de 15 p. 100. Cette progression de crédits permettra de faire face à l'extension des tâches. L'accroissement du volume des vols contrôlés a été de 6,6 p. 100 en 1986, de 9,4 p. 100 en 1987 pour atteindre 0,7 p. 100 en 1988.

Les dépenses de la section d'exploitation suivent de la même manière, avec des recettes correspondantes. En ce qui concerne la section des opérations en capital, les dépenses vont s'élever en autorisations de programme à 788 millions de francs et les crédits de paiement atteindront 610 millions de francs. Les recettes vont progresser de 376 millions de francs à 392 millions de francs, et permettront un taux d'autofinancement légèrement supérieur à 50 p. 100. Le niveau d'emprunt à autoriser sera de 376 millions. Il y aurait beaucoup à dire sur la circulation aérienne en Europe, mais nous savons, monsieur le ministre, que vous vous y employez en réanimant Euro Control, dont le rôle peut être prépondérant pour l'organisation des procédures de contrôle et d'approche des vingt et un pays européens.

Par ailleurs, deux accords entre compagnies sont intervenus dans notre pays : le premier, un accord de coopération entre Air France et Air Inter, qui pourrait même aller plus loin avec l'utilisation du même service de réservation Amadeus, et qui, à l'étonnement général, fait l'objet de réserves de la part de la Commission de Bruxelles. Alors que les autres grandes nations européennes assurent elles-mêmes le service intérieur de leur territoire - comme Lufthansa, Alitalia, British Airways et Iberia - Air France n'aurait pas le droit de s'entendre avec la compagnie intérieure française, dont elle est déjà actionnaire ?

Un autre accord encore plus important a été signé entre Air France et Lufthansa : accord non seulement commercial, mais aussi technique, que ce soit pour la maintenance ou pour les achats d'appareils. Cette convention, bien équilibrée, est la plus importante réalisée en Europe et a été conclue grâce à la bonne entente entre les deux présidents des deux compagnies, M. Attali et le président de Lufthansa. Il faut s'en féliciter, tout en regrettant que les médias n'aient pas suffisamment porté d'intérêt à l'événement.

En conclusion de cette analyse de l'effort en faveur de la navigation aérienne, je voudrais formuler une interrogation et un regret.

Une interrogation, d'abord. Il paraît étrange de doubler le taux de la taxe de sûreté, alors que l'on sait qu'elle n'est pas correctement recouvrée. En effet, elle est recouvrée, par les trésoriers-payeurs généraux, par voie déclarative, ce qui entraîne évidemment une importante fraude. Il serait souhaitable d'en faire assurer la recouvrement par le comptable du B.A.N.A., avec des voies d'exécution adaptées, telle la saisie de l'appareil en cas de non-paiement.

Tout à l'heure, j'expliquerai ce point plus en détail en défendant un amendement pour essayer d'éclaircir le débat et, surtout, d'avoir des chiffres précis, aéroport par aéroport ; il faudrait que toutes les assurances me soient données sur l'utilisation de cette taxe. Elle ne doit pas servir à combler le déficit budgétaire. En 1988, Air Inter a payé 44 millions de taxes de sûreté, Air France, plus de 40 millions. Les autorisations de programme pour 1989 ne sont que de 95 millions. Air France et Air Inter auraient donc fourni 95 p. 100 de cette taxe. Avouez qu'il y a des chiffres qui s'expliquent mal. Il est impossible que l'ensemble des compagnies particulières ou étrangères n'aient pas fourni une somme plus importante.

Mon amendement, je l'espère, sera donc accepté.

Je voudrais simplement terminer avec un regret, mais qui ne vous étonnera pas, monsieur le ministre. J'avais défendu l'année dernière l'idée d'une taxe d'équipement permettant d'améliorer les équipements des petits aéroports.

Monsieur le ministre, vous aviez, en réponse, promis la réunion d'une commission chargée d'étudier ce problème et de lui faire des propositions.

Il est parfois arrivé qu'une commission serve à enterrer un problème. Ici, la mort a été prématurée, puisque la commission ne s'est jamais réunie... (*Sourires.*)

La commission des finances a cependant réitéré son désir de voir se réunir ce groupe de travail. Cette taxe pourrait peut-être, au départ, ne profiter qu'aux gestionnaires d'aéroports qui accepteraient de se constituer en organismes autonomes, pour permettre une plus grande transparence des comptes sans risque de nouveaux frais de siège ou autres.

Je sais que le problème est complexe, et que vous envisagez justement d'étendre la réflexion de ce groupe de travail à l'ensemble des aéroports, petits ou grands. De toute manière, il est intéressant de voir où nous en sommes.

Sous cette réserve, mes chers collègues, la commission des finances qui a émis un avis favorable à l'adoption de ces trois projets vous demande de les adopter.

M. le président. La parole est à M. Philippe Bassinet, suppléant M. Jean Auroux, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord d'excuser notre collègue Jean Auroux, retenu de manière impérieuse dans sa circonscription et qui devait présenter l'avis de la commission de la production et des échanges. J'essaierai de le suppléer.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Ça ira sûrement ! (*Sourires.*)

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. La France, grâce à la capacité et à la volonté - j'allais dire à la passion - d'un grand nombre d'hommes et de femmes auxquels je tiens à rendre hommage, est une des toutes premières nations en matière de construction aéronautique, de transport aérien, et de météorologie.

C'est une de nos richesses, aussi bien sur le plan économique que social ou technologique car, encore plus que d'autres, le secteur de l'aviation civile connaît une forte croissance, de l'ordre de 7 p. 100 par an sur le plan mondial, ce qui correspond à un doublement du trafic aérien en dix ans.

Cette situation, certes beaucoup plus favorable qu'une stagnation ou qu'une récession, présente aussi des exigences en termes d'accompagnements budgétaires, de préparation, d'organisation et de gestion des évolutions nécessaires qui conditionnent la réussite et l'avenir de l'ensemble d'un secteur qui - ne l'oublions pas - a permis au cours des trois dernières années de soutenir puissamment notre commerce extérieur et de créer plusieurs milliers d'emplois ; en un mot, de participer pleinement au développement économique et social comme au rayonnement de notre pays.

Ce projet de budget répond de façon très satisfaisante à ce qui doit rester une grande ambition nationale.

En effet, avec une enveloppe globale de près de 10 milliards de francs et une augmentation de 13 p. 100 par rapport au budget précédent, les moyens financiers ainsi disponibles permettront de prendre en compte ces évolutions bien engagées en ce qui concerne les hommes, les machines et les infrastructures.

Premièrement, sur le plan social : le règlement négocié positivement d'un certain nombre de conflits trouve tout naturellement son prolongement budgétaire pour les personnels aussi bien de la navigation aérienne que de l'administration ou de la Météorologie nationale.

Ce souci de progrès social se retrouve également - même si tout est perfectible - au niveau des sociétés aéronautiques ou des compagnies de transport, où les conflits survenus, et qui ont parfois duré longtemps, ont trouvé aussi des solutions négociées.

L'actualité nous montre qu'il faut continuer dans cette voie : ne pas s'intéresser seulement aux personnels navigants mais à tous, y compris les personnels au sol, pour que la cohésion sociale et la mobilisation autour du projet d'entreprise soient des atouts dans la concurrence internationale.

Sur le plan industriel et technologique, notre satisfaction budgétaire est fondée sur le sentiment que les efforts consentis par les avances remboursables - et en cours de remboursement, n'en déplaise à quelques esprits chagrins

qu'ils soient d'outre-Rhin ou d'outre-Atlantique - sont récompensés par les succès techniques et commerciaux des programmes lancés il y a quelques années. Les chiffres sont éloquentes en matière de matériels civils avec un appréciable regain de vigueur du marché des hélicoptères où notre compétence est remarquable aussi.

Il faut noter également que nos banquiers redécouvrent enfin leur métier - il n'est jamais trop tard - pour accompagner les nouveaux programmes Airbus. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Absolument !

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. Enfin, nous apprécions que les matériaux et technologies du futur ne soient pas négligés au niveau de la recherche. Il est important en effet que nous restions à la pointe du progrès et, en tout cas, en état permanent de veille technologique.

Il y a quelques jours, intervenant sur le budget de la recherche, j'avais souligné l'importance du programme aéronautique au niveau des crédits du budget civil de la recherche-développement, évoqué la poursuite du programme A 320, l'A.T.R. 72 qui sort et qu'il nous faut saluer, ainsi que la mise en route du nouveau réacteur réalisé en coopération par la S.N.E.C.M.A. et General Electric qui connaîtra certainement, tout comme le C.F.M. 56, de grands succès.

Sur le plan des infrastructures, nous sommes heureux de voir se concrétiser des projets et nos recommandations en ce qui concerne la modernisation et le développement de la capacité de nos aéroports parisiens et provinciaux - en soulignant tout particulièrement les efforts consentis pour la desserte de Strasbourg - qui sont indispensables pour que nous tenions notre rang dans le transport aérien mondial, en demeurant la première plate-forme aéroportuaire d'Europe continentale et que nous gardions le plus grand bénéfice de notre considérable activité touristique qui s'est encore trouvée confirmée, bien heureusement, cette année.

Monsieur le ministre, notre commission a approuvé votre budget en considérant qu'il était à la hauteur de nos besoins et de nos ambitions mais nous avons souhaité compléter notre approbation par quelques considérations qui tendent à conforter l'action du Gouvernement sur le plan communautaire et international.

Notre première remarque concerne l'évolution de l'organisation du transport aérien international, plus précisément européen, où la tentation de déréglementation demeure dans trop d'esprits, alors que l'expérience américaine se traduit par un échec patent : restructurations sauvages d'entreprises de transports, diminution de la qualité, de la densité et de la sécurité des dessertes, et augmentation des tarifs imposés par des compagnies devenues dominantes. Voilà ce à quoi a conduit la déréglementation américaine.

Nous pensons qu'entre la concurrence sauvage et l'intégration il existe une place pour la coopération de nos compagnies nationales et européennes. En effet, les projections sur le trafic montrent, je l'ai déjà indiqué, le doublement de celui-ci en dix ans au bénéfice des compagnies américaines d'abord, des compagnies asiatiques et du Pacifique ensuite avec un recul relatif des compagnies européennes. Il serait pour le moins singulier que Bruxelles consacre plus de temps et d'efforts à faire le gardarme en Europe au lieu d'être le promoteur de notre développement à l'extérieur. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

Nous vous apportons donc notre soutien pour que, sur le plan social, - et pas seulement au niveau des pilotes - comme sur le plan commercial, la Communauté n'organise pas une déréglementation imprudente mais, au contraire, pour qu'elle mette en place une évolution intelligente, progressive et maîtrisée, l'objectif étant que le consommateur ait satisfaction mais aussi que nos pavillons européens et français - dans le cadre du pluralisme que vous avez défini, monsieur le ministre - connaissent le plus grand développement auquel nos compagnies sont prêtes.

Notre deuxième remarque porte sur l'avenir de cette réussite industrielle collective européenne qu'est Airbus-Industrie. Nous savions cette expérience attaquée par certains grands constructeurs américains, mais nous regrettons que notre partenaire allemand, pour des raisons très contestables, s'engage

dans une démarche qui risque de l'affaiblir également. Si notre partenaire allemand M.B.B. participe à même hauteur que l'Aérospatiale, soit 37,9 p. 100, au capital d'Airbus, il bénéficie d'un retour de 43 p. 100 sur chaque vente d'appareil. En outre, la montée en puissance des cadences de production ne justifie pas la création d'une nouvelle ligne d'A 320 à Hambourg, ville certes très belle par son architecture, mais aussi ville d'origine du président du nouveau groupe allemand.

Notre commission vous demande donc instamment de faire valoir notre soutien le plus ferme et le plus total pour que le développement prometteur d'Airbus soit préservé de toute ingérence politique et demeure sur une logique exclusivement économique et industrielle.

M. Jacques Roger-Machart. Très bien !

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. La troisième remarque sera en forme de question : quelle place et, par conséquent, quels moyens entendez-vous réserver, monsieur le ministre, pour que le transport aérien participe au nécessaire aménagement du territoire au moment où le Gouvernement met à juste titre en œuvre une politique d'organisation de la région parisienne ?

En conclusion, avec un rappel de l'intérêt légitime que vous avez porté et que nous portons également à la météorologie nationale dont le travail n'a jamais été aussi justifié, comme l'a montré une récente et dramatique actualité, nous vous apportons un avis favorable à un budget de progrès qui s'inscrit dans une grande histoire qui se poursuit et que nous entendons poursuivre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Robert Montdargent.

M. Robert Montdargent. Ma préoccupation rejoint l'une de celles que vient d'exprimer M. Bassinet. Elle a trait, en effet, à la délocalisation de la fabrication d'Airbus.

La commission n'est pas à jour, monsieur le ministre, car le débat n'est plus entre le maintien de l'assemblage à Toulouse et la fabrication d'un deuxième hall d'assemblage en Allemagne demandé par M.B.B. Cela est désormais plus grave, car les Allemands réclament désormais l'ensemble de l'assemblage en Allemagne. Il s'agit non plus seulement de délocalisation partielle, mais de délocalisation tout court !

Alors qu'ils se battaient pour la construction d'une seconde chaîne d'assemblage en Allemagne - ce qui était déjà contestable, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de m'en expliquer - ils veulent maintenant obtenir le transfert de tout l'assemblage.

Les risques techniques et financiers d'une telle décision seraient considérables, cela a déjà été souligné. Il faut encore y ajouter le coût social qui n'a pas encore été évoqué.

Que l'on me comprenne bien : nous ne mettons nullement en cause la coopération instaurée à l'intérieur du groupement d'intérêt économique Airbus. Celui-ci a bien rempli sa tâche et a permis l'essor de la construction française et, au-delà, de la construction européenne. Pour autant il ne faut pas non plus sous-estimer les risques très importants de transfert technologique. En fait nous sommes favorables à la coopération, mais nous refusons l'abandon, surtout compte tenu des risques sociaux que j'ai mentionnés.

Ainsi que M. Bassinet l'a rappelé, la France et l'Allemagne ont des parts égales dans la fabrication des Airbus, ce qui n'est pas le cas des autres coopérateurs. En revanche les retombées sont désormais plus importantes pour l'Allemagne.

Il est une autre conséquence malheureuse de cette situation sur laquelle je veux mettre l'accent dans ma courte intervention. En effet l'hypothèse du transfert pèse lourdement sur le lancement de la version allongée de l'Airbus A 320.

M. Jacques Roger-Machart. Vous n'êtes pas à jour !

M. Robert Montdargent. Peut-être ne suis-je pas à jour, mais le débat essentiel au sein du conseil de surveillance qui s'est réuni à Toulouse au mois de septembre a porté sur la délocalisation et non sur le lancement définitif de l'Airbus A 321.

Or il faut savoir que 200 options ont d'ores et déjà été prises pour cet appareil qui, je le répète, est la version allongée de l'Airbus A 320. Constatant que le conseil de surveillance n'avait toujours pas pris de décision, certains pays qui ont des options pour cette version allongée menacent de

quitter Airbus-Industrie pour s'engager directement vers l'achat de Boeing, en particulier vers l'acquisition du concurrent direct des A 320 et A 321, le Boeing 757.

Je tenais à appeler votre attention sur ce problème, monsieur le ministre, car il me semble très important.

Puisque mon temps de parole a été un peu allongé, je voudrais, si vous le permettez, évoquer un second sujet, la coopération franco-française.

J'ai donné mon avis sur la coopération européenne qui, à mon sens, devrait s'ouvrir à d'autres pays, aussi bien du Nord que du Sud. Elle a bien fonctionné : le cap des mille commandes d'Airbus est dépassé ; l'A.T.R. 72 - qui utilise une technologie très avancée, notamment en employant des composites et des matériaux nouveaux, ce qui est une nouvelle avancée technologique à mettre à l'actif de la France - a effectué son premier vol en octobre 1988 et il vient de réaliser son premier vol commercial ; on vient de dépasser les 7 000 commandes pour toutes les versions du C.F.M. 56, dont le cinquième comporte plusieurs variantes ; on parle, bien que l'objectif ne soit pas encore tout à fait désigné, du lancement de l'A.T.R. 92 qui serait un petit avion de cent places, dans le cadre non du G.I.E. Airbus, mais d'une coopération franco-italienne initiée par notre ancien collègue et ancien ministre des transports, Charles Fiterman.

Au point où nous en sommes, il convient donc de réfléchir à la coopération franco-française, je pense singulièrement à la coopération entre Dassault et l'Aérospatiale, ce qui permettrait d'ailleurs de diversifier l'ensemble des coopérations. Il y a la coopération franco-italienne, celle résultant du G.I.E. Airbus, une autre coopération que je préconise et qu'il faudrait initier, avec les pays socialistes, en dépassant le domaine spatial pour en venir aux aéronefs, et puis cette coopération franco-française.

Il ne s'agit pas d'une idée fixe, mais je considère qu'il se passe tout de même des choses inquiétantes chez Dassault. En effet, si cette firme a construit des appareils d'un très haut niveau technologique, qui ont répondu à notre volonté de défense, mais un grand nombre de ces appareils a été exporté à l'étranger. Or la situation du marché à l'exportation est bien différente aujourd'hui. Ainsi les pays en voie de développement étant largement endettés, ils ont recours à ce que l'on appelle le *retrofit*, c'est-à-dire à la réparation des vieux appareils. Ils commandent donc beaucoup moins d'appareils neufs à la firme. Et puis, il y a surtout le nouveau climat international qui pousse très heureusement au désarmement.

Je pense donc que, dans ce contexte d'un nouvel ordre mondial dans lequel le désarmement est à l'ordre du jour, il faudrait rapprocher les deux firmes afin d'initier, ainsi que cela a déjà été fait à la S.N.E.C.M.A., une fabrication de deux ordres. Elles travailleraient bien sûr toujours pour les besoins de notre défense - je ne parlerai pas de Rafale, car je n'ai pas le temps - mais cette coopération franco-française pourrait aussi permettre de répondre à d'autres besoins civils, par exemple dans le domaine de la fabrication des Airbus car, malgré la montée en charge des chaînes, on ne parvient pas à satisfaire pleinement les commandes de nos partenaires commerciaux.

Une réflexion sur ce sujet me paraît indispensable et je souhaiterais obtenir votre avis sur cette coopération franco-française entre la firme Dassault et l'Aérospatiale, ce qui bouclerait parfaitement le jeu en la matière, puisque nous aurions une bonne coopération européenne, une coopération franco-italienne pour un autre type de fabrication et une coopération franco-française entre l'Aérospatiale et Dassault.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre politique aéronautique appelle d'urgence de profondes réformes et c'est ce que je voudrais exposer rapidement dans ce débat.

Tout d'abord, je n'ai pas le sentiment que les pouvoirs publics aient totalement perçu la gravité de la compétition mondiale dans ce secteur. Le paysage aérien mondial se caractérise, chaque jour un peu plus, par des restructurations, des alliances, des fusions. Les compagnies aériennes américaines, et beaucoup d'autres en Europe et en Asie, pèsent maintenant d'un poids considérable.

Face à cela, notre compagnie nationale, Air France, a bien du mal à comprendre que l'ère du monopole est en voie de disparition et notre principale compagnie intérieure,

Air Inter, doit se préparer à vivre en 1993 des moments difficiles. Quant à la petite compagnie U.T.A., malgré le dynamisme de sa direction, sa survie constitue un miracle permanent.

Air France, faute d'avoir pratiqué pendant des années une politique d'investissements appropriée, ne dispose pas d'un nombre suffisant d'avions modernes pour faire face à la concurrence internationale, et doit ainsi recourir au coûteux affrètement d'appareils appartenant à d'autres compagnies.

La contestation, par la Commission des Communautés européennes, du modeste accord passé entre Air Inter et Air France nous montre, si besoin était, le caractère absurde de notre situation, alors même que Lufthansa et British Airways sont déjà en situation de quasi monopole sur leurs marchés nationaux. Notons d'ailleurs que ces deux compagnies disposent d'une flotte très supérieure, en quantité comme en modernité, à celle d'Air France.

Force est de constater, par ailleurs, que la localisation à Orly des vols intérieurs conduit à favoriser outrageusement les compagnies nord-américaines qui nous prennent chaque année de nouvelles parts de marché.

J'ajoute enfin, pour faire bonne mesure, qu'Aéroports de Paris n'empêche évidemment pas l'implantation du maximum de compagnies internationales à Paris, ce qui ne favorise pas les intérêts du pavillon national.

Ces trois entreprises - Air France, Air Inter, Aéroports de Paris - ont pourtant en commun, monsieur le ministre, d'être des entreprises publiques. Le seul intérêt économique de cette situation pourrait être de permettre une bonne coordination de leur action. Or cette coordination, ayons le courage de le reconnaître, est inexistante, bien qu'elle relève de votre responsabilité.

Nous voyons, par contre, très bien les inconvénients qui s'attachent à la gestion publique d'entreprises ouvertes à la concurrence mondiale. A Air France, tout comme à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P., qui ont l'une et l'autre pour excuse de ne s'intéresser qu'au marché intérieur, hiérarchisme, syndicalisme, protectionnisme président à la gestion du personnel.

Mme Marie-Noëlle Liememann. Le syndicalisme est donc un handicap ?

M. Gilbert Gantier. A l'exception du seul poste de président, il est pratiquement exclu de faire accéder à un poste de responsabilité d'Air France quelque élément dynamique que ce soit, s'il n'a pas été lui-même sécrété par le système. Résultat : il y a trop de monde au siège, pas assez dans les services extérieurs.

Par ailleurs, la compagnie souffre d'un manque de capitaux dû à l'application dogmatique de la règle du « ni-ni ». Pourtant, l'article L. 341-2 du code de l'aviation civile, qui codifie une loi de 1948, prévoit qu'à concurrence de 30 p. 100 du capital l'Etat doit céder des actions d'Air France à des collectivités locales et à des personnes privées françaises.

Vous avez là, monsieur le ministre, sans faire appel le moins du monde au législateur ni vous heurter à vos amis du parti socialiste, une occasion de faciliter les investissements massifs auxquels doit procéder d'urgence Air France, si nous voulons que cette compagnie ait des chances de survie au début du prochain siècle. Cette injection de capitaux extérieurs serait d'ailleurs également une occasion d'introduire des méthodes de gestion plus modernes dans une entreprise qui vit trop à l'ombre de son passé.

Je n'oublie évidemment pas le récent accord entre Air France et Lufthansa et j'approuve cette démarche, mais je suis bien obligé, à mon grand regret, d'en constater le caractère limité. Est-ce avec ce sabre de carton que nous résisterons aux compagnies américaines ou asiatiques ?

A cet égard, je voudrais vous faire part d'une inquiétude, monsieur le ministre. Alors que la France assure la présidence de la Communauté européenne, celle-ci ne devrait-elle pas engager des négociations avec le Gouvernement américain afin de renégocier globalement des accords bilatéraux de trafic qui se révèlent beaucoup trop favorables aux intérêts des Etats-Unis ?

Jouant de la division de notre continent, les compagnies américaines disposent, en effet, au sein de la Communauté économique européenne, de véritables droits de cabotage, par le jeu des droits de cinquième liberté, alors que les Etats-Unis refusent catégoriquement de tels droits aux compagnies

européennes. Ils auraient d'ailleurs tort de le faire puisque nous n'avons jamais engagé, à cet égard, l'épreuve de force nécessaire.

Pour parler concrètement, il me paraît anormal qu'Air France ne puisse assurer une liaison Paris - New York - Washington en prenant des passagers à New York pour les emmener à Washington, alors qu'une compagnie américaine peut sans problème desservir Paris et y prendre des passagers pour se rendre ensuite à Milan ou à Francfort.

Soyons honnêtes. Je n'ignore pas que ce débat est engagé depuis longtemps. Mais j'ai le sentiment, monsieur le ministre, qu'il devient vraiment urgent cette fois-ci de le régler.

J'en viens maintenant au deuxième dossier essentiel de ce budget, celui de la construction aéronautique. Là aussi, force m'est de constater que les problèmes traînent depuis plusieurs années ; je dirais même qu'ils s'aggravent.

Remarquable réussite technologique, l'aventure d'Airbus pose de graves problèmes de gestion.

Quelle est en effet cette étrange entreprise qui ignore ses coûts, qui doit accepter les factures sans avoir le droit de les contrôler, qui a, en dépit de quelques améliorations, un choix réduit de ses sous-traitants et dont personne n'est capable de dire les résultats réels ?

Ce désordre, cet amateurisme étaient compréhensibles au début des années 1970 alors que l'Europe se devait de regagner à n'importe quel prix sa place dans un marché essentiel pour son avenir. Une telle gabegie n'est plus tolérable aujourd'hui.

Les gouvernements des quatre Etats européens concernés en sont d'ailleurs bien conscients, mais le rapport des sages a eu pour l'instant bien peu d'effet pratique. Oh ! bien sûr, les structures du conseil d'administration ont été légèrement modifiées, bien sûr on a nommé, à la demande du gouvernement britannique, un directeur financier anglais. Petites réformes qui n'ont pour l'instant débouché que sur de tous petits effets.

Aux dernières nouvelles - monsieur le ministre, vous le savez mieux que moi - l'Aérospatiale, M.B.B., British Aero space et Casa s'entre-déchirent avec une vigueur renouvelée. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jacques Roger-Machart. Vous exagérez !

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. Il exagère toujours ! Et en plus, il lit sans conviction !

M. Gilbert Gantier. Pis, nous assistons à une volonté hégémonique allemande de prendre le contrôle du consortium, qui appelle une énergique riposte de la France qui est, ne l'oublions pas, l'initiateur du programme.

Je crois qu'Airbus a atteint désormais le stade de la maturité et qu'il conviendrait d'en tirer les conséquences. On ne peut continuer sérieusement sur la voie des errements actuels.

M. Jacques Roger-Machart. Quelle solution préconisez-vous ?

M. Gilbert Gantier. Si vous voulez m'interrompre, monsieur Roger-Machart, je n'y vois pas d'inconvénient si le président vous y autorise. Mais ne marmonnez pas continuellement comme vous le faites !

M. le président. La remarque de M. Gantier est juste. Pour la clarté des débats, il vaut mieux, en effet, monsieur Roger-Machart, que je vous donne la parole, avec l'autorisation de M. Gantier.

M. Jacques Roger-Machart. Je remercie M. Gantier de m'autoriser à l'interrompre. Il a émis une critique très sévère à propos du fonctionnement du consortium Airbus, mais il n'a pas fait de propositions.

Monsieur Gantier, que nous proposez-vous de positif quant à la nouvelle organisation du consortium Airbus ?

M. Jean Lacombe. Très bien !

M. le président. Merci d'avoir été bref, monsieur Roger-Machart.

M. Gilbert Gantier. Monsieur Roger-Machart, je vous remercie de votre intervention, mais je ne suis pas le ministre.

M. Philippe Bassinet, rapporteur pour avis suppléant. Heureusement !

M. Gilbert Gantier. Je constate que le système ne marche pas, qu'il nous met en danger, ne serait-ce que vis-à-vis des Allemands, et qu'il importe de faire cesser une situation aussi dangereuse alors que nous sommes, je le rappelle, les initiateurs du programme, que c'est nous qui avons mis Airbus sur les fonts baptismaux et que maintenant cette affaire essentielle risque de nous échapper par le fait de notre faiblesse. Voilà, monsieur Roger-Machart, ce que je voulais dire.

M. Jacques Rogor-Machart. Je vous répondrai !

M. Jean Lacomba. Heureusement que le ministre est là !

M. Gilbert Gantier. Je reprends mon propos, monsieur le ministre, sur un troisième sujet : les conflits de la navigation aérienne. J'approuve dans l'ensemble les mesures que vous avez prises ou que vous nous proposez d'adopter dans le présent projet de budget. Je pense en particulier que des créations d'emplois étaient nécessaires.

Mais ces concessions accordées aux personnels de la navigation aérienne devraient être accompagnées d'une plus grande exigence de productivité et, pour tout dire, de travail effectif de la part des personnels concernés. Il est en effet de notoriété publique que les tours de contrôle fonctionnent pratiquement en autogestion...

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Elles ne marchent pas ?

M. Gilbert Gantier. ... et que les ingénieurs ont le plus grand mal à y pénétrer. Il est également bien connu que ce métier laisse d'importants loisirs dus notamment à une concentration excessive sur peu de jours des heures de travail.

Je sais, monsieur le ministre, que vous êtes sensible à ce dossier et qu'il convient d'avancer avec une certaine prudence. Je tenais néanmoins à souligner devant la représentation nationale quelques-uns des nombreux abus qui entachent le fonctionnement de ce service public, rongé par les corporatismes antagonistes, dont le conflit entre les électroniciens et les contrôleurs est un bon exemple.

M. Louis Pierna. Rétrograde !

M. Gilbert Gantier. En tant que président du groupe d'études sur les transports aériens et la construction aéronautique, j'ai reçu les syndicats de pilotes et de mécaniciens. J'ai été très sensible aux problèmes soulevés par les mécaniciens au sol.

Il m'apparaît profondément déraisonnable de faire entretenir par le même mécanicien jusqu'à dix ou douze types différents d'appareils. Je crois qu'il serait de la responsabilité de l'Etat de limiter à quatre ou cinq, par exemple, le nombre de qualifications de chaque mécanicien. La sécurité est à ce prix.

Pour terminer, je voudrais m'interroger sur les motifs réels du doublement de la taxe de sûreté. A lire la presse, à entendre le rapport de notre collègue M. Michel Inchauspé, il me vient, en effet, de sérieux doutes sur le bien-fondé de cette taxe.

Le *Canard enchaîné* proposait d'apposer sur le pare-brise des avions une vignette représentant le paiement de cette taxe. Je crains bien qu'au-delà de l'ironie cette comparaison ne soit fort pertinente et qu'à l'image de son illustre prédécesseur cette taxe ne serve en définitive qu'à combler ou à tenter de combler une partie du déficit du budget général. Ce n'est pas pour cela, monsieur le ministre, que le Parlement l'a votée !

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

M. Claude Labbé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien, l'industrie aéronautique ne se portent pas mal en France : disons que leur progression en est tout à fait convenable. Nous avons été des pionniers, souvent des précurseurs, des continuateurs, et c'est avec satisfaction que nous constatons aujourd'hui que nous restons fidèles à notre vocation, car l'aéronautique est une vocation typiquement française.

Ayant été pendant de longues années rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour ce budget, je me réjouis que l'évolution des choses soit

conforme à ce que nous avons souhaité au sein de cette commission. Notre action et nos travaux se trouvent ainsi justifiés aujourd'hui.

C'est ainsi que la production d'avions civils atteint maintenant un niveau élevé en France alors que nous étions partis pour ne construire que des avions militaires. Ces derniers ne sont pas à négliger puisque nous avons une réussite extraordinaire avec cet avion superbe qu'est le Rafale. Pour autant la firme Dassault n'est pas spécialisée dans le secteur militaire puisqu'elle vend des quantités de Mystère. Quant aux Falcon, ils sont toujours très demandés.

Auparavant, la France avait la réputation de fabriquer de bons avions militaires mais pratiquement pas d'avions civils. Nos compagnies ont fonctionné pendant longtemps avec des avions de marques étrangères. Maintenant, la tendance est inversée, surtout avec Airbus, et nous utilisons des matériels français ou plutôt de plus en plus européens.

Deuxième sujet de satisfaction : nous nous sommes lancés dans la politique des familles d'avions. C'est une pratique courante aux Etats-Unis. Nous avons raté la constitution d'une famille Caravelle, à l'exception de la version « allongée » mais c'est un bien piètre exemple d'une famille d'avions. Avec Airbus, nous avons maintenant une véritable famille comparable aux productions américaines, et nous pouvons continuer de la sorte d'une façon tout à fait satisfaisante.

Les hélicoptères sont une très grande réussite française, tant dans le secteur civil que dans le secteur militaire. Dans d'éventuels conflits, les hélicoptères de combat joueraient un rôle important. Nous les produisons maintenant.

Il est curieux, monsieur le ministre, que l'espace ne soit pas rattaché à votre domaine de compétence.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'économie et les finances non plus !

M. Claude Labbé. Il est vrai que les satellites intéressent soit les télécommunications, soit la défense nationale, mais pour que l'on parle de l'espace dans le cadre de ce budget faudra-t-il attendre que la France dispose d'une navette spatiale qui soit considérée comme un mode de transport aérien ? Cela risque de prendre un certain nombre d'années !

Nous avons jeté un regard sur le passé. Parlons maintenant de l'avenir.

Contrairement à une idée couramment reçue dans l'opinion française, l'Europe, ce n'est pas la facilité. C'est au contraire la concurrence et aussi la coopération, qui est difficile. Et puis, il y a l'Europe de demain, la grande Europe dont on commence à parler avec beaucoup de sérieux. Les marchés de l'Est suscitent bien des espoirs. Ces pays sont impatients de disposer de technologies dont ils sont privés jusqu'à maintenant. Ils aimeraient certainement s'approprier des technologies venant de l'Occident et notamment de la France. C'est une tentation mais aussi un risque et nous devons faire preuve de réserve.

De grands espoirs naissent de cette avancée des libertés de l'autre côté du rideau de fer, mais il faut se méfier des libertés dans la mesure où elles s'accompagnent parfois d'une concurrence extrêmement âpre et de pratiques qui ne sont pas tout à fait conformes à ce que nous souhaitons.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Se méfier des libertés !

M. Claude Labbé. A douze, l'Europe ce n'est déjà pas facile. Qu'en sera-t-il lorsque nous serons vingt ou trente ? Avec une Europe plus étendue, devons-nous conserver les mêmes bases de travail, les mêmes règles ? Je ne le crois pas.

Au demeurant, l'application actuelle des règles européennes suscite déjà certaines réserves. Je n'en veux pour preuve que la décision bruxelloise dont mes collègues ont parlé avant moi et qui est assez étonnante. Je ne crois pas que les communautés européennes soient là pour freiner des initiatives de ce genre, pour gêner, voire empêcher le maillage européen. Je crois que sur ce sujet-là, monsieur le ministre, il faudrait peut-être intervenir vigoureusement, de même que sur la question du montage de l'Airbus en Allemagne.

L'Airbus en effet est un avion européen, qui est construit en coopération. Mais c'est une idée française. Il faut tout de même que nous préservions un peu notre place.

Je dirai un mot des systèmes de réservation qui jouent un très grand rôle en Europe et dans le monde entier. On ne réfléchit pas souvent assez au fait qu'il ne sert absolument à rien d'avoir une flotte, des personnels, des agences partout si on ne vend pas des places d'avion car il s'agit d'un produit difficilement stockable, qui est périssable. Les systèmes de réservation sont des systèmes fort importants, qui aboutissent maintenant aux vendeurs, c'est-à-dire aux agences de voyage. Je crois que nous devons faire très attention à ce qui se passe actuellement.

Il existe deux systèmes européens, Amadeus et Galileo. Nous pourrions peut-être faire l'économie d'un autre système, d'autant que nous allons être confrontés à des systèmes mondiaux, comme Sabre, qui ne fonctionnent pas mal. Faisons attention à ce que les compagnies européennes ne soient pas défavorisées et que les voyageurs ne voient pas systématiquement orientés vers des compagnies étrangères.

J'en viens aux ventes des Airbus. Je me suis fait communiquer la liste des compagnies. C'est assez instructif. On note la part importante et l'intérêt majeur des compagnies américaines : Eastern Airlines, Pan Am, American Airlines, Braniff, Northwest Airlines. C'est très bien. Singapore Airlines en a commandé vingt-trois et en possède déjà vingt.

À côté de ces compagnies de l'autre bout du monde, la part des compagnies européennes paraît assez modeste.

Monsieur le ministre, je voulais surtout appeler votre attention sur les futurs développements européens de notre aviation. Nous devons participer au grand effort européen et international, mais nous devons aussi conserver notre vocation tout à fait française, nationale.

Monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné si nous ne votons pas vos crédits. Ils ne correspondent pas, contrairement à ce qui a été dit avant moi par les rapporteurs, à nos ambitions - nos ambitions sont peut-être plus fortes que les leurs et que la vôtre. Enfin, vous avez fait ce que vous avez pu dans le cadre général d'un budget. Comme vous nous avez obligés, par l'application de l'article 49-3, à voter une motion de censure qui sanctionne l'ensemble de votre budget, vous comprendrez que nous n'allons pas le voter par petits morceaux.

M. Gilbert Gantier. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jacques Roger-Machart.

M. Jacques Roger-Machart. Monsieur le ministre, contrairement au groupe du Rassemblement pour la République, c'est avec une grande satisfaction que le groupe socialiste accueille la croissance de plus de 13 p. 100 des crédits du budget de l'aviation civile et des budgets annexes qui lui sont rattachés.

La progression sensible des dotations en faveur de la construction aéronautique - près de 16 p. 100 en autorisations de programme et 15 p. 100 en crédits de paiement - souligne sans aucun doute la volonté des pouvoirs publics de donner pleinement ses chances à notre industrie aérospatiale dans la compétition internationale.

C'est en particulier le cas pour le programme Airbus, qui bénéficie de l'appui donné à l'A 330 - A 340, avec une augmentation de 44,5 p. 100 des crédits. C'est aussi celui des projets moteurs qui, avec le C.F.M. 56 et le programme d'action technologique, disposent d'une nette priorité pour 1990. Or cet effort est d'autant plus louable que l'Etat actionnaire, grâce à ce Gouvernement, a su, en 1989, et comme nous le demandions dans le même débat il y a un an, pleinement remplir son rôle auprès des entreprises publiques, et notamment de l'Aérospatiale avec des dotations en capital significatives. Cela permet à cette société d'avoir une assise financière aujourd'hui suffisamment solide pour emprunter et autofinancer le lancement du programme A 321.

Permettez-moi, cependant, d'aborder ici quelques problèmes touchant au futur de notre industrie aéronautique, et à la consolidation de sa position, sur le plan tant européen que mondial. Grâce à l'appui public, l'Aérospatiale a pris de gros risques, en l'espace des cinq dernières années, avec le lancement des projets A 320, A 330, A 340, A 321 et, dans un autre domaine, les A.T.R. 42 et 72.

Son effort de recherche-développement atteint aujourd'hui près de 20 p. 100 de son chiffre d'affaires. Grâce à la bonne conjoncture aéronautique, cette stratégie s'avère bénéficiaire, pour toute notre économie. Les carnets de commandes sont

pleins, les marchés s'ouvrent - y compris peut-être l'U.R.S.S. -, notre industrie aéronautique civile est en pleine reprise et dégage un solde industriel extérieur de près de 35 milliards de francs.

Cependant, il faut tenir compte de l'importance des charges de développement et des fluctuations du taux de change du dollar. Certes, je me réjouis que l'Etat ait su trouver avec Aérospatiale des modalités de remboursement des « avances remboursables », notamment pour l'A 320, qui tiennent compte à la fois de l'évolution des marchés et de la situation financière des entreprises. Mais, il serait souhaitable que, malgré l'important effort concernant les dotations en capital, l'Etat ne réduise pas trop sensiblement le taux de couverture des crédits d'avance en descendant en-deçà des 60 p. 100 qui avaient été initialement prévus. Il convient que les pouvoirs publics continuent d'accompagner nos industriels et de consolider des programmes déjà lancés et proches de leur seuil de rentabilité. Il faut aussi leur permettre de rester disponibles à toute coopération internationale éventuelle sur de nouveaux grands projets.

Parlant de coopération internationale, il me faut évoquer ici, en accord avec les interventions de la plupart de mes collègues, les problèmes qui ont surgi récemment avec nos partenaires allemands d'Airbus-Industrie.

Vous nous aviez déjà fait part, monsieur le ministre, de la juste détermination du gouvernement français de rejeter la demande pressante de la R.F.A. de voir s'installer à Hambourg une chaîne d'assemblage de l'A 320. Vous vous êtes ainsi opposé à une décision industriellement et financièrement injustifiable, qui ne repose que sur des motifs d'ordre politique. Après le renvoi de toute décision à ce sujet par le conseil de surveillance d'Airbus-Industrie, je souhaiterais que vous nous confirmiez le maintien de l'attitude ferme du gouvernement français.

Cette question est tout à fait essentielle pour la région toulousaine qui a dû supporter le traumatisme de la fermeture par Dassault de son usine de Colomiers. À cet égard, je tiens à rendre hommage à l'esprit de solidarité dont ont su faire preuve de nombreux chefs d'entreprise de la région, en particulier de l'Aérospatiale, qui, directement ou indirectement par des sous-traitances offertes à Latécoère, ont permis la reprise sur le bassin d'emploi de Toulouse de près d'un millier de salariés de Dassault. Je tiens aussi à rendre hommage au Gouvernement qui s'est engagé à ce qu'aucun salarié de Dassault ne soit laissé sans offre de mutation ou de réembauche dans un emploi correspondant à sa compétence. Il faudra veiller à ce que cet objectif soit totalement rempli.

Par ailleurs, monsieur le ministre, quelle est aujourd'hui la vision du Gouvernement sur le statut d'Airbus Industrie ?

Notre collègue Gilbert Gantier a tout à l'heure émis des critiques concernant le fonctionnement du consortium. C'est la première fois à ma connaissance qu'est rompue l'unanimité des groupes politiques de ce pays autour du grand projet Airbus, et je ne sais ce que pensera le maire de Toulouse, M. Baudis, des propos critiques que vous avez tenus, monsieur Gantier.

M. Gilbert Gantier. C'étaient des propos constructifs !

M. Jacques Roger-Machart. Ils n'étaient nullement constructifs puisque vous n'avez présenté aucune contre-proposition, vous retranchant derrière le fait que cela revenait au Gouvernement !

J'appelle votre attention, monsieur Gantier, sur les dangers de vos propos. Par vos critiques, vous donnez des arguments au concurrent Boeing. Vous en donnez aux Américains qui prétendent que le projet Airbus est financé par les Etats européens.

M. Guy Bâche. Absolument !

M. Jacques Roger-Machart. Vous en donnez également à ceux qui, en Allemagne, sous des prétextes fallacieux de productivité et de rentabilité, prétendent qu'il faudrait déplacer à Hambourg la chaîne d'assemblage de l'A 320.

Vous laissez entendre, à mon sens un peu inconsidérément, qu'une entreprise industrielle européenne, Airbus Europe, serait préférable à la solution actuelle. Mais une telle entreprise aurait un faible poids par rapport aux grands constructeurs internationaux et le problème est sans doute d'avoir une bonne clarté des prix de revient, mais surtout d'avoir une bonne synergie des industriels européens. Cette synergie s'est

développée grâce au projet d'Airbus et au consortium. Je ne pense pas qu'il faille la détruire. En tout cas, j'appelle votre attention sur le danger qu'il y a à faire des critiques excessives sans contre-propositions valables.

M. Gilbert Gantier. Monsieur Roger-Machart, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jacques Roger-Machart. Volontiers.

M. le président. Monsieur Gantier, il ne faudrait pas que s'instaure un dialogue à épisodes multiples, sur un sujet à propos duquel le ministre n'a même pas encore donné son opinion.

De plus, il est probable qu'au cours du débat, nous reviendrons sur ce problème.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, puisque M. Roger-Machart veut bien me laisser la parole - comme je l'ai fait moi-même à son égard tout à l'heure -, j'aimerais tout de même dire quelques mots.

M. le président. Vous avez donc la parole, monsieur Gantier, mais je vous demande d'être bref.

M. Gilbert Gantier. Connaissant la bonne foi de M. Roger-Machart, je voudrais tout de même plaider la mienneté devant la représentation nationale.

Je crois, monsieur Roger-Machart, que nos objectifs sont exactement les mêmes. Je suis un très grand admirateur du programme Airbus et je sais un gré infini à ses initiateurs de l'avoir inventé et fait progresser mais, si nous ne prenons pas des décisions peut-être difficiles à prendre mais qui s'imposent dans l'état actuel du projet, précisément parce qu'il est en très grand développement, nous prêterons le flanc aux critiques. Notre objectif est le même : n'être critiqué ni par les Allemands ni par les Américains. Mais, pour cela, il faut serrer un peu plus nos prix de revient et, surtout, travailler dans la clarté, ce qui n'est pas tout à fait le cas actuellement. C'est la raison pour laquelle je demande au Gouvernement, en d'autres termes que vous, mais de façon aussi pressante, de prendre ses responsabilités et d'aider ce programme né en France.

Je n'ai pas parlé de société européenne. Vous allez un peu trop au-delà de ma pensée dans ce domaine. Il faut relire exactement ce que j'ai dit. J'ai pesé tous les termes. Ce que je veux, c'est que ce programme soit un succès européen et avant tout un succès français, par un sérieux de fabrication et un sérieux financier qui, à mon avis, font défaut actuellement.

M. le président. Poursuivez, monsieur Roger-Machart !

M. Jacques Roger-Machart. Je prends acte du retrait de M. Gantier, qui nous précise bien que ses objectifs sont simplement de mieux connaître la réalité des prix de revient du programme. Je l'alerte, cependant, sur le danger des propos qu'il a tenus tout à l'heure.

Au-delà d'Airbus, je voudrais m'interroger à nouveau, monsieur le ministre, comme je l'avais fait l'année dernière, sur l'effort fait par notre industrie aéronautique nationale pour atteindre le seuil nécessaire, ou pour favoriser les synergies minimales permettant à nos avionneurs et équipementiers de maintenir leur rang, tant européen que mondial.

Cette année, nous avons assisté, une fois de plus, chez nos partenaires, et en particulier en Allemagne, avec la fusion en cours Daimler-Benz-M.B.B., à un spectaculaire effort de concentration. En France, au-delà de quelques tentatives, d'ailleurs partielle, de rapprochement avec d'autres entreprises de la Communauté économique européenne, du type de la fusion du secteur missile de la Thomson et de British Aerospace, ou d'accords ponctuels entre équipementiers - Sextant-Avionique - aucun progrès sensible de coopération entre producteurs nationaux n'a été réalisé.

Il est vrai que sur ce plan, se pose pour l'autorité de tutelle un problème interministériel puisque sont concernés tant la défense que les transports, l'industrie, les P.T.T. ou l'économie et les finances. Mais pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, si l'Etat est en mesure de favoriser une meilleure mise en commun des capacités de nos entreprises françaises, voire s'il a les moyens de favoriser la construction d'un pôle aéronautique français ou, tout au moins, de favoriser des accords d'intégration européenne qui préservent le potentiel technologique de notre industrie, tout en la rendant plus concurrentielle face aux U.S.A. ?

L'augmentation des crédits budgétaires concernant la circulation aérienne, la formation des personnels, les équipements aéroportuaires démontrent à quel point - et je m'en réjouis - le Gouvernement est conscient de l'effort à engager pour faire du transport aérien un atout pour la France dans l'Europe de demain.

Pour l'harmonisation progressive des normes du transport aérien, dans le cadre de la Communauté, la France a su, jusqu'à aujourd'hui, préserver une attitude favorable à une évolution globale, progressive et maîtrisée.

Autrement dit, elle a su rendre compatible la recherche d'un rapprochement souhaitable des conditions de concurrence avec la préservation des exigences de sécurité, de réglementation sociale, de qualité des services et de formation des personnels qui évitent les effets néfastes de la déréglementation sauvage et de la guerre des tarifs.

Je ne doute pas que telle restera son attitude dans le cadre de la concertation européenne qui devrait se traduire par une nouvelle étape d'harmonisation communautaire dès 1990. Mais pouvez-vous nous préciser comment le Gouvernement entend préserver un juste équilibre entre la complémentarité des rôles de nos compagnies nationales - Air France, UTA, Air Inter - le respect de leur spécificité et la recherche de coopérations internationales comme celle qui existe entre Lufthansa et Air France ?

La croissance du transport aérien en France et en Europe implique également une amélioration de nos infrastructures aéroportuaires. Pour notre pays, le problème posé est surtout celui du renforcement des capacités de Roissy et l'amélioration de la desserte terrestre de nos aéroports de la région parisienne.

Permettez-moi également de vous rappeler, monsieur le ministre, mon souhait que soit garanti un accès plus égalitaire de nos concitoyens au transport aérien, notamment par une péréquation des tarifs respectant des finalités d'aménagement du territoire. La défense de la qualité du service du transport intérieur français ne repose-t-elle pas aussi, comme vous le déclariez l'année dernière, sur sa capacité à appuyer un développement harmonieux de nos régions ?

Enfin, la croissance du trafic en Europe, qui risque de provoquer l'engorgement aux abords des aéroports, justifie une meilleure coordination et une gestion harmonieuse des flux évitant le cloisonnement des contrôles aériens. Dans ce sens, je ne peux que me réjouir de l'appui donné par le conseil des ministres de la Communauté aux propositions du C.E.A.C. et d'Eurocontrol en faveur de la constitution d'un organisme central de gestion des courants de trafic aérien.

Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, quelles seront les étapes progressives de mise en œuvre de cet « espace aérien européen » et dans quelle mesure la qualité de notre système national de navigation-aérienne est une pièce décisive de ce processus d'intégration.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Bonne question !

M. Jacques Roger-Machart. Qu'il me soit permis, en dernier lieu, de faire allusion à notre satisfaction devant la progression sensible du budget de la météorologie nationale. C'est la traduction de l'importante revalorisation du statut des personnels qui a fait suite à l'accord du 13 juillet dernier.

Ces dernières dispositions vont, en effet, dans le même sens que l'ensemble de ce budget qui apparaît positif et soucieux de préparer l'avenir.

C'est pourquoi le groupe socialiste votera en faveur de son adoption. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, le débat relatif à l'examen des crédits de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la météorologie nationale doit être l'occasion, comme M. Inchauspé et, M. Bassinet l'ont fort justement fait, de réfléchir au problème de l'évolution du transport aérien. Et j'ai pris beaucoup de plaisir à l'audition des différents intervenants.

Je tiens à remercier tout particulièrement, M. Bassinet, qui a suppléé M. Auroux, ce qui est une prestation tout à fait intéressante dans le contexte de notre débat.

Je reviendrai sur les questions relatives à l'évolution du transport aérien après avoir présenté les grandes caractéristiques du projet de budget pour 1990 de l'aviation civile et de la météorologie nationale.

Ce projet de budget répond au souci de l'Etat d'accompagner le formidable développement de l'activité de ces secteurs.

Dans ce cadre, il tient compte, bien évidemment, des engagements pris envers les personnels à travers les accords intervenus en octobre 1988 pour la navigation aérienne et au cours du premier semestre de 1989 pour la météorologie nationale.

Le budget de l'aviation civile, y compris le budget annexe de la navigation aérienne, progresse - on l'a souligné avant moi - de près de 16 p. 100 en moyens d'engagement et de 13 p. 100 en moyens de paiement.

Cela permettra l'adaptation des moyens de l'aviation civile, en matériels comme en personnels, adaptation indispensable pour faire face à la hausse du trafic qui, si elle n'a pas la même ampleur qu'en 1987 et 1988, ne se dément pas pour autant avec près de 8 p. 100 en 1989.

Cet effort concerne notamment la modernisation des services de la navigation aérienne, la formation des pilotes, le renforcement de la sécurité du transport aérien, la sûreté sur les aéroports et la construction aéronautique civile.

La modernisation des services de la navigation aérienne entraîne, pour 1990, un effort financier très important : 300 millions de francs supplémentaires pour les dépenses de fonctionnement et une augmentation de près de 240 millions de francs pour les investissements.

En matière de personnel, le budget pour 1990, en conformité avec les dispositions du protocole des corps techniques de la navigation aérienne du 4 octobre 1988, prévoit notamment plus de 150 créations d'emploi dans les corps d'ingénieurs d'études et d'exploitation, de contrôleurs et de techniciens de l'aviation civile.

Outre ces créations d'emplois, les rééchelonnements individuels ainsi que les mesures indemnitaires prévus par cet accord seront mis en œuvre. Je me permets de rappeler à M. Inchauspé que ce protocole, signé par six organisations syndicales sur huit, représentant l'essentiel des personnels techniques de la navigation aérienne, concerne tous les corps et pas seulement telle ou telle catégorie. C'est vraiment une mise à plat des corps de la navigation aérienne qui a été effectuée.

Monsieur Gantier, vous avez évoqué les conflits de la navigation aérienne. Je vous précise simplement que, depuis le 13 juillet 1988, date de la mise en œuvre de la négociation qui a été conduite avec les représentants des personnels de la navigation aérienne, il n'y a eu aucun conflit des contrôleurs aériens. Cela rompt avec une période antérieure que nous avons tous connue !

Pourtant, monsieur Gantier, depuis 1985, le trafic aérien a augmenté de plus de 40 p. 100. Il a été régulé, suivi, géré, à effectifs constants. C'est la raison pour laquelle je tiens à rendre hommage aux contrôleurs aériens et à tous les corps de la navigation aérienne qui ont relevé le défi d'un trafic considérablement accru sans moyens humains supplémentaires. Le protocole d'accord prévoyait, en effet, le recrutement et la mise en formation de personnels, mais, pour parvenir au degré de technicité de ces corps de contrôleurs aériens, il faut plusieurs années de formation. Nous avons donc accueilli des jeunes dans les écoles, en particulier à l'E.N.A.C., mais il nous faut plusieurs années pour les former. Jusque-là, ce sont les contrôleurs aériens en poste qui auront absorbé la croissance du trafic des années que nous vivons, et vous savez qu'elle est considérable.

M. Gilbert Gantier. C'est pour cela que je vous ai soutenu dans votre effort, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Gantier, le protocole conclu au mois d'octobre 1988 avec les organisations syndicales prévoyait de nouvelles modalités d'organisation du travail. Les contrôleurs aériens les ont scrupuleusement et intégralement appliquées - je tiens à le souligner -, acceptant des gains de productivité de près de 50 p. 100 en période de pointe pour une activité professionnelle dont chacun, je crois, reconnaît l'extraordinaire spécificité.

M. Guy Bêche. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mais l'effort financier vise également les investissements.

La priorité est donnée à l'amélioration de la capacité du système de contrôle, avec le développement de nouveaux matériels, informatiques notamment, et la modernisation des stations radar. Notre système est l'un des plus performants au monde, grâce notamment à une politique continue d'investissement soutenue par la direction générale de l'aviation civile, qui est très attentive à cette évolution, et rendue possible par la création, sous l'autorité de M. Jean Auroux, du budget annexe de la navigation aérienne. Cette politique est et sera poursuivie avec vigueur.

S'agissant de la formation des pilotes, comme vous le savez, la forte croissance a entraîné une pénurie de pilotes qui provoque des tensions dans le secteur du transport aérien. Dans ce contexte, il faut renforcer notre capacité de formation.

C'est la raison pour laquelle j'ai présidé en juillet dernier une table ronde associant l'administration, les écoles et les compagnies aériennes. Je rappelle que les besoins qui, il y a quatre ans, étaient de l'ordre de quelques dizaines de pilotes par an, sont aujourd'hui estimés à 400 pilotes par an. Pour vous donner la mesure de l'effort à faire, je signale que trente pilotes étaient en formation chaque année lors de ma prise de fonction au ministère des transports et de la mer.

Face à cette croissance brutale, j'ai demandé aux compagnies aériennes, qui en ont accepté le principe, de prendre en charge une partie importante de cet effort de formation. Mais il fallait également que l'Etat apporte sa contribution à la solution de ce problème. C'est ainsi qu'est prévue la réalisation de la deuxième tranche du plan destiné à atteindre l'objectif de formation de 180 pilotes, sur budget d'Etat, directement. Cela suppose des moyens supplémentaires en matière de formation et en instructeurs. Ils sont prévus au budget pour 1990, et vos rapporteurs l'ont souligné.

A propos du centre d'instruction de Saint-Yan, monsieur Inchauspé, ainsi que j'ai eu l'occasion d'aller le préciser sur place, ce n'est pas au moment où l'on a de telles ambitions pour la formation des pilotes qu'on pense à se priver d'un centre dont les qualités sont reconnues non seulement au niveau national, mais aussi au niveau international. Par conséquent, ce centre de Saint-Yan demeurera l'un des centres essentiels de la formation de nos élèves pilotes d'aviation civile en France.

S'agissant de la sûreté, la catastrophe qui, malheureusement, vient d'endeuiller les compagnies d'aviation françaises il y a quelques semaines à peine souligne bien la nécessité de poursuivre sans relâche l'effort important engagé par l'ensemble des ministères concernés.

Les grandes lignes d'action du programme de 1990 porteront sur un meilleur contrôle d'accès en zones réservées dans les aéroports, sur l'acquisition de matériels de détection d'explosifs et sur des travaux d'amélioration dans les aéroports. Un budget de 135 millions de francs en moyens d'engagement sera consacré à cet effet.

Par ailleurs, dès 1989 seront dégagés les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'un programme de coopération en matière de sûreté des compagnies aériennes, en accord, en particulier, avec les autorités des pays africains.

Comme l'ont noté les rapporteurs, il est prévu de doubler la taxe de sûreté, dont le montant passera à 6 francs et 10 francs selon la nature du vol, domestique ou international.

M. le rapporteur Inchauspé a eu raison de souligner le mauvais recouvrement de la taxe de sûreté, et il en a parfaitement cerné les causes.

Une enquête des services des finances est en cours, à ma demande. Elle doit permettre d'améliorer sensiblement dès 1989 le recouvrement de cette taxe. Comme le rapporteur, je suis favorable à une évolution du système qui conduirait à confier directement aux services de l'aviation civile le soin de procéder au recouvrement de la taxe.

S'agissant des aéroports de province, le budget pour 1990 progressera de 7 p. 100 en ce qui concerne la rénovation des infrastructures aéroportuaires. La forte expansion du trafic aérien tant en métropole qu'en outre-mer rend nécessaire l'adaptation de ces infrastructures. Dans les aéroports de moyenne dimension, l'aide budgétaire de l'Etat est indispensable.

Avec 100 millions de francs en autorisations de programme, ce budget permettra de répondre à cet objectif et de faire face aux engagements pris dans le cadre des contrats de plan, là encore qu'il s'agisse de l'outre-mer ou de la métropole.

Pour ce qui concerne, monsieur Inchauspé, la création d'une taxe locale d'équipement destinée à financer les travaux dans les aéroports, j'ai souhaité effectivement, avant de réunir un groupe de travail spécifique, que nous avions évoqué dans notre débat précédent, faire procéder à un premier examen de cette question par les services de l'aviation civile.

Ma conviction est que nous ne pouvons pas nous limiter à cette seule réflexion. Il convient de l'envisager dans un cadre plus large portant sur l'organisation et les modalités de gestion des grands aéroports de province en particulier. Et nous avons eu l'occasion, lors d'une rencontre, d'évoquer cette préoccupation.

Cette réflexion devra porter bien évidemment, mais pas uniquement, sur le problème du financement des investissements. Cette réflexion portant sur un champ plus large que la création d'une taxe d'équipement, je souhaite la conduire en associant le Parlement, en particulier la commission ou les commissions compétentes. Et surtout, je souhaite tirer parti des leçons de la mission effectuée - qui, je crois, est en train de s'achever - par votre collègue Jean-Pierre Defontaine et un certain nombre de parlementaires sur la gestion des plates-formes aéroportuaires internationales.

Je crois qu'il y aura un certain nombre d'enseignements à en tirer.

Pour la construction aéronautique civile, les autorisations de programme augmentent de 410 millions de francs par rapport au budget 1989.

Le budget 1990 - cela a été souligné - permettra le soutien par avances remboursables des grands programmes aéronautiques civils, Airbus A 330-A 340 et CFM 56-5C2 en particulier. Ces programmes entrent en phase de plein développement.

Je préciserai aux intervenants qui se sont exprimés sur ce sujet que le taux d'avance remboursable pour le programme A 330-A 340 sera bien de 60 p. 100. M. Inchauspé avait marqué sa préoccupation au sujet de ce problème. Quant à l'A 321, je rappelle qu'il s'agit d'un dérivé très proche de l'A 320, et non d'un programme totalement nouveau, et que cet appareil, pour la première fois dans l'histoire d'Airbus Industrie, fait l'objet de nombreuses commandes avant même d'être lancé.

Monsieur Inchauspé, s'agissant de l'A 321, la décision définitive est affaire de quelques semaines et le conseil d'administration de l'Aérospatiale a autorisé le président Martre à s'engager. La position française est donc claire.

Par ailleurs, la volonté de préparer l'avenir est illustrée par des crédits destinés au financement d'études et de recherches de base, ainsi que de développements technologiques probatoires, notamment dans le cadre d'actions en faveur des moteurs civils.

De nombreux orateurs, MM. Inchauspé, Bassinet, Montdargent, Roger-Machart, m'ont interrogé sur le transfert éventuel de la chaîne de montage des Airbus en Allemagne fédérale. Je répète que cette question est, et doit rester, une question industrielle à traiter entre tous les partenaires du consortium Airbus Industrie, et non sur le plan politique.

Des éléments qui sont en ma possession - mais j'ai déjà eu l'occasion de le dire devant la représentation nationale à l'occasion des questions du mercredi après-midi - il ressort que rien, sur le plan industriel, ne peut justifier un tel transfert alors que ce programme est en pleine phase de croissance.

Les quatre partenaires d'Airbus Industrie ont décidé de confier à un groupe d'experts l'étude des mesures de rationalisation des processus de fabrication, en mettant en particulier l'accent sur l'aménagement intérieur, dans le souci de réduire les coûts et les risques. J'attends très sereinement les conclusions de ces études industrielles.

Mesdames, messieurs, le monde économique est sans cesse agité par les perspectives de restructuration des grands groupes industriels : O.P.A., prises de participation croisées, etc. Ces processus font les titres des journaux.

Dans l'aéronautique, on s'inquiète aujourd'hui de la puissance de certains conglomérats européens. Bien sûr, il est souvent utile, voire nécessaire, de procéder à des regroupe-

ments pour atteindre une taille critique, mais de telles dispositions résultent parfois aussi d'un phénomène de mode qui agite beaucoup les milieux d'affaires et la presse économique.

La réalité est que, pour gagner sa place dans le monde industriel et réussir une stratégie commerciale, il faut unir des forces si l'on veut faire face à la concurrence. Ces rapprochements, ces efforts communs, l'aéronautique en a été souvent le pionnier avec les grands programmes en coopération.

Aussi, quand nous parlons de l'avenir de l'Aérospatiale et de Dassault, dont M. Montdargent et M. Roger-Machart ont évoqué les perspectives, je préfère m'assurer que ces deux entreprises ont des liens dans leurs activités, chacune d'entre elles assurant des fabrications pour les programmes de l'autre, ou des projets en commun comme Hermès, ont une solidarité naturelle, comme viennent de le confirmer les solutions positives apportées par l'Aérospatiale à la fermeture de l'établissement de A.M.D.B.A. à Colomiers. A ce propos, je sais, monsieur Roger-Machart, la part que vous avez prise dans le montage concret de cette opération de coopération indispensable et nécessaire sur le terrain de l'agglomération toulousaine.

Ces coopérations sont, à mon avis, plus importantes. Elles traduisent mieux une réalité que la stricte analyse de la composition du capital des entreprises.

Je voudrais, pour illustrer mon propos, vous donner l'exemple de la société commune constituée à 50-50 sous forme de société anonyme entre General Electric et la S.N.E.C.M.A. Chacun reconnaît que c'est une très grande réussite sur le plan industriel, alors même qu'il n'y a jamais eu entre elles, à la date d'aujourd'hui, confusion du capital. Nous pouvons être d'accord sur ce type d'orientation.

Cela étant je suis, bien entendu, tout à fait favorable à ce que, de façon très pragmatique, soient examinés les avantages du regroupement de certaines activités aujourd'hui trop dispersées, comme cela a été fait dans le secteur des équipements électroniques et aéronautiques.

M. Robert Montdargent. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Volontiers !

M. le président. La parole est à M. Robert Montdargent, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Robert Montdargent. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si les propos s'agissant de Dassault s'adressent directement à moi. Peut-être constituent-ils plus généralement un élément du débat qui s'est institué. Mais je voudrais, en ce qui nous concerne, être très clair.

Il ne s'agit pas de constituer une sorte de société commune entre l'Aérospatiale et Dassault. Chacun a sa spécificité, et il est bon que nous ayons deux grandes firmes : d'une part, l'Aérospatiale et, d'autre part, Dassault.

Leur histoire n'est pas commune.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Absolument !

M. Robert Montdargent. Leurs productions ne le sont pas non plus.

Mais ce sur quoi j'ai voulu insister au cours de cette brève discussion, c'est la nécessité pour Dassault d'obtenir une diversification de son travail et de ses productions.

Je sais qu'il y a déjà une certaine coopération - et vous m'avez répondu un peu par avance en citant Hermès, qui en est un exemple. Mais, aujourd'hui et demain, l'essentiel du plan de charge d'une firme comme Dassault ne sera pas constitué par la réalisation d'Hermès. Lorsqu'on aura fabriqué trois, quatre, cinq navettes spatiales, avions spatiaux, on sera déjà arrivé à une méthode et à une production très importantes.

Ce dont il s'agit, et ce qui est d'ailleurs réclamé d'une manière très forte par les travailleurs, les ingénieurs, les cadres, les techniciens, c'est la nécessité aujourd'hui, au point où nous en sommes, d'obtenir de la firme un accord sur la diversification.

A partir de ce postulat industriel apparaîtra tout naturellement la nécessité d'une coopération, dont les termes juridiques et institutionnels restent évidemment à examiner.

Mais l'essentiel est d'obtenir une diversification des productions chez Dassault. Cela est réclamé. Et je crois que les pouvoirs publics, que vous représentez, peuvent jouer un rôle pour mettre en présence les deux firmes, afin qu'elles commencent à dialoguer en vue de parvenir à un partenariat qui serait de bon aloi.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Montdargent, vous venez d'administrer la preuve que le débat est utile puisque les réflexions que je faisais en réponse à votre intervention, ainsi qu'à celle d'autres orateurs qui sont intervenus sur la coopération industrielle, vous ont permis de préciser votre vision des choses, qui ne traduit pas de divergences considérables par rapport à la mienne.

Simplement, à la différence de beaucoup, je me refuse systématiquement à jouer au « monopoly industriel ». Les responsables, les cadres et le personnel de ces firmes connaissent leur capacité de synergie. Je viens de dire que j'avais une approche très pragmatique dans le monde de l'aéronautique. Et tout ce qui peut faire travailler en synergie des firmes françaises pour le plus grand bien de l'aéronautique, en particulier de l'aéronautique civile française, j'y suis personnellement très favorable !

Je voudrais revenir sur le programme Airbus, qui me paraît être une excellente illustration de ce type de coopération que je viens d'évoquer.

Airbus Industrie a réussi sa percée face à Boeing, à Lockheed, à Mac Donnell Douglas, prenant la place de numéro deux mondial derrière Boeing. Et, ainsi que M. Labbé l'a souligné, il offre aujourd'hui - ce qui ne s'était jamais produit en France et en Europe - une gamme complète : A 320, A 310, A 300-600, A 300, A 340.

Ce succès a-t-il été obtenu grâce à des prises de contrôle ? En fait, les liens qui réunissent à travers Airbus les grandes entreprises aéronautiques européennes sont aussi forts, plus forts peut-être, que ceux qui seraient obtenus par de simples regroupements de participations.

Cette remarque m'amène à la question, souvent posée, de l'évolution du statut d'Airbus. Et, monsieur Gantier, vous l'avez abondamment traitée.

Aujourd'hui, un G.I.E. Demain - pourquoi pas ? - une société anonyme. Si ce n'est qu'une question de statut, pourquoi pas ? Je laisse aux industriels le soin d'apprécier l'intérêt économique ou financier de tel ou tel statut.

Mais s'il s'agit de mettre dans une seule société les usines et les hommes, je m'interroge. N'y a-t-il pas là le risque de détacher Airbus des entreprises qui le composent, de casser le lien qui fait qu'aujourd'hui le succès d'Airbus Industrie est celui des hommes et des réalisations des partenaires eux-mêmes ?

M. Jacques Roger-Machart. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est donc avec beaucoup de prudence et de pragmatisme que j'étudierai les propositions d'évolution qui seront faites dans le cadre des réunions intergouvernementales relatives à Airbus.

Nous avons mis en place après quelques mois une nouvelle structure, qui, déjà, montre son efficacité, qu'il s'agisse de la gestion, des prix de vente ou de la mise en compétition des partenaires sur l'A 321. Cela a permis une réduction très sensible des coûts, qui ont baissé *grosso modo* de 600 millions à 480 millions de dollars selon les cas de figure. Cela a permis aussi la mise en place d'un financement européen sur l'A 321, ce qui prouve que notre manière de procéder progressivement va dans le bon sens.

Cette nouvelle structure doit avoir pour objectif de faire évoluer les règles de fonctionnement de telle sorte que l'intérêt de chacun des partenaires soit bien de concourir au succès de l'entreprise commune. L'efficacité et l'abaissement des coûts de revient sont à ce prix. Oui à tout ce qui unit ! Oui à tout ce qui renforce ! Oui à tout ce qui rend plus efficace la structure Airbus ! Mais évitons tout ce qui peut diviser ce qui constitue une réelle réussite industrielle et commerciale européenne !

Monsieur Gantier, vous avez en quelque sorte précisé, en prenant quelques instants du temps de parole de Jacques Roger-Machart, l'interprétation qu'il fallait faire de votre intervention. Personnellement, d'ailleurs, je partage tout à fait le point de vue de M. Roger-Machart. Dans votre

intervention, monsieur Gantier, on avait presque eu le sentiment - et je crois qu'il était nécessaire que vous le rectifiiez afin que ne subsiste au compte rendu aucune ambiguïté quant à la nécessité d'un véritable consensus national sur un programme d'une telle ambition industrielle et commerciale - que, pour la première fois depuis vingt ans, vous vous désolidarisez de ce programme au nom de votre formation politique et que vous ne vous associez plus tout à fait à la manière dont étaient conduites les affaires d'Airbus. Une telle évolution eût été très préjudiciable à un programme qui est d'intérêt non seulement national, mais européen.

M. Gilbert Gantier. Je n'ai pas dit le contraire !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je suis heureux que vous ayez précisé votre pensée il y a quelques instants. Et la manière dont vous réagissez en ce moment devant l'interprétation qui m'avait semblé, dans un premier temps, être la vôtre montre que vous adhérez plutôt à la manière dont les choses sont conduites, dans la continuation de ce qui se faisait auparavant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

D'une tonalité différente étaient les propos de M. Labbé. Leur interprétation ne laissait aucun doute. Je regrette seulement, monsieur Labbé, que vous n'alliez pas jusqu'à adopter les crédits du budget de l'aviation civile ! (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jacques Roger-Machart. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Il eût suffi, monsieur Labbé, de je ne sais quoi - je l'ai senti ! (*Sourires*) - pour que la chose fût possible ! Alors, vous vous êtes, non pas « réfugié » car ce n'est pas du tout votre style, mais « mis en conformité » avec ce qu'a été la prise de position de votre groupe concernant un débat de la première partie de cette loi de finances. Puis-je simplement, à titre d'illustration, rappeler que M. Robert-André Vivien, qui appartient à la même formation politique que vous, n'a pas hésité, s'agissant du budget de la communication, à déclarer, alors même qu'il venait d'annoncer la position de son groupe, que, à titre personnel, il voterait les crédits ? J'ai la faiblesse de penser que c'est le charme de ma collègue qui l'a décidé (*Rires sur les bancs du groupe socialiste*), à moins que ce ne soient ses anciennes fonctions de rapporteur général du budget qui aient emporté sa décision.

M. le président. Je ne veux pas prendre parti sur le charme de la sirène social-démocrate à laquelle vous venez de faire allusion (*Sourires*)...

M. Jacques Roger-Machart. Monsieur le président, vous faites de la politique ! (*Sourires.*)

Mme Marie-Noëlle Lienemann. C'est très à la mode, la social-démocratie !

M. le président. ... mais M. Gilbert Gantier semble désireux de vous interrompre, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je laisse volontiers la parole à M. Gantier.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le ministre, sans vouloir prolonger ce débat, je souhaite que les choses soient bien claires.

J'ai effectivement tenu des propos d'une certaine sévérité sur l'organisation actuelle d'Airbus, mais ces propos se veulent constructifs - vous l'avez vous-même reconnu.

Ce n'est pas en se cachant la tête dans le sable que l'on résoudra les problèmes. Or il y a actuellement des problèmes de gestion à Airbus.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Lesquels ?

M. Gilbert Gantier. Vous avez vous-même, monsieur le ministre, cité des exemples de progrès de productivité qui prouvent qu'il y avait beaucoup à faire en ce domaine.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Bien sûr qu'il y a toujours des choses à faire !

M. Gilbert Gantier. Je pense qu'il y en a encore à faire. Je ne prends pas parti, car il serait présomptueux de ma part de vouloir résoudre en quelques instants le problème difficile qui résulte du fait qu'Airbus est une entreprise multinationale

au sens propre du terme, avec des usines situées dans différents pays appartenant à différentes sociétés, et qu'il faut aboutir à plus d'efficacité et plus de clarté sans mettre en danger ce qui constitue, je le rappelle une fois encore, l'apport essentiel de la France et de l'industrie française dans ce domaine. Je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus. Et nous saluons cette merveilleuse réussite qu'est Airbus, avec, comme le disait mon collègue Claude Labbé, un programme qui est maintenant absolument complet, depuis des avions de cent places jusqu'à des gros porteurs à très long rayon d'action.

M. Xavier Hunault. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Comme je le disais, monsieur le président, mesdames, messieurs, il était bon que ce débat puisse se dérouler, car il a permis d'éviter une dérive d'interprétation et d'assurer la cohésion nationale derrière ce programme, qui, je le répète, est une réussite industrielle et commerciale, même s'il faut continuer à faire évoluer les choses. Un de mes prédécesseurs l'a dit : du réel à l'idéal il y a comme un cheminement.

Je voudrais, à titre d'information, citer quelques chiffres qui traduisent le redéploiement du militaire vers le civil en matière aéronautique. En 1989, sur 130 milliards de francs de grands contrats, l'aéronautique civile - cela mérite d'être souligné - représente environ la moitié, 60 milliards de francs, l'aéronautique militaire se situant entre 15 et 20 milliards de francs de contrats. Cela prouve que la technologie et la réussite des entreprises, des cadres, des personnels des entreprises d'aviation civile trouvent maintenant une très grande crédibilité à l'étranger.

Je dirai quelques mots sur la météorologie nationale.

Le projet de budget de la météorologie nationale, pour 1990, marque une incontestable inversion de tendance.

La météorologie use des techniques les plus avancées - superordinateur, télémétrie et satellites notamment -, ce qui a permis l'amélioration de la qualité des prévisions, au prix d'un bouleversement des méthodes de travail traditionnelles. Cette évolution correspond aux besoins, car l'usage des produits météorologiques s'étend aujourd'hui, et de plus en plus, bien au-delà du cercle restreint des usagers traditionnels, en même temps que l'exigence de qualité s'accroît.

Paradoxalement, cette évolution s'est accompagnée longtemps d'une réduction des moyens mis à la disposition de ce service : suppression d'emplois et baisses de crédits étaient le lot d'une direction qui faisait souvent figure de parent pauvre. Cette politique de restriction des moyens menaçait de mettre en cause une évolution pourtant reconnue comme nécessaire, en même temps qu'elle suscitait inquiétude et amertume parmi les personnels concernés.

Cette situation avait commencé à être infléchie en 1989. Le projet de budget qui vous est présenté permet de répondre véritablement, je crois, aux besoins de la météorologie nationale.

S'agissant des moyens humains, le projet de budget marque un renversement complet de la situation antérieure, en même temps qu'il traduit les accords passés avec les organisations représentatives du personnel pour la modernisation du service.

Il n'est plus pratiqué, comme les années précédentes, de suppressions d'emplois de personnels techniques. La météorologie nationale voit ses besoins reconnus par la sortie du gel des emplois publics et par la création de vingt-quatre emplois nouveaux.

Pour améliorer la situation des personnels, le projet de budget comporte, en outre, des mesures nouvelles, à hauteur de 18 millions de francs, correspondant aux différentes mesures arrêtées dans les accords. Cela concerne à la fois les déroulements de carrières, les échelonnements indiciaires, la réforme et la revalorisation du régime indemnitaire.

S'agissant des moyens de fonctionnement des services, aux 150 millions de francs prévus dans le projet de loi de finances s'ajouteront 52 millions de francs en provenance du budget annexe de la navigation aérienne - cela a été souligné par vos rapporteurs - qui bénéficie, je le rappelle, de recettes au titre des prestations météorologiques fournies aux compagnies aériennes. Les moyens augmenteront ainsi de 9 p. 100, ce qui permettra notamment d'assurer le renouvellement des

matériels informatiques et d'investir dans l'accroissement de la puissance de calcul nécessaire pour la prévision numérique.

Au titre des investissements, le projet de budget pour 1990 prévoit le financement du satellite Météosat, pour 92 millions de francs, et les opérations de renouvellement des matériels classiques.

En outre, les dotations obtenues permettront :

La poursuite de l'opération d'automatisation de l'observation outre-mer dont l'actualité récente a souligné l'importance ;

L'industrialisation d'un nouveau type de radar donnant le profil vertical du vent ;

L'acquisition de matériels complémentaires pour les radars panoramiques pour mieux déterminer l'intensité des précipitations ;

Le financement de travaux de regroupement ou de restructuration des services.

Au total, l'ensemble des moyens budgétaires consacrés à la météorologie augmentera de plus de 9 p. 100 en moyens d'engagement, ce qui traduit bien la situation nouvelle créée en 1990 pour ce secteur, dont l'utilité et la priorité sont enfin reconnues.

Je souligne, parce que cela est trop souvent ignoré, que les capacités technologiques de la météorologie nationale française sont parmi les meilleures à l'échelon international et servent souvent de références dans l'ensemble des conférences internationales. Le mérite en revient à la fois aux techniciens, aux animateurs et à l'ensemble des personnels de la météorologie nationale.

J'en viens maintenant au transport aérien.

Comme vos rapporteurs l'ont souligné, l'organisation du transport aérien est actuellement une question fondamentale.

Il y a un an, le Gouvernement a retenu les orientations que je lui proposais pour le développement du transport aérien français. Les premiers résultats de cette politique sont aujourd'hui apparents.

Air France et Air Inter ont engagé une coopération qui les conduit chacun sur des terrains nouveaux au bénéfice des usagers et des deux entreprises. Air France est maintenant présente sur de nombreuses lignes intérieures et Air Inter dessert quatre capitales européennes. Cette coopération intervient dans la plus stricte complémentarité et a pour but d'exploiter les synergies qui existent entre les deux compagnies du secteur public, non seulement au plan des dessertes, mais aussi dans les domaines de la maintenance, de l'assistance aux escales, de la formation et, comme je le souhaite de plus en plus, de l'informatique et des systèmes de réservation.

Je souhaiterais préciser que, contrairement à certaines appréciations, la Commission européenne n'a pas condamné l'accord entre Air France et Air Inter mais a émis des doutes quant à sa compatibilité avec certains articles du traité de Rome. La Commission souhaite que les compagnies concernées lui fassent des propositions d'aménagement de certaines dispositions de l'accord.

Vous avez, messieurs les rapporteurs, posé la question des alliances entre compagnies européennes. J'avais, il y a un an, souhaité qu'Air France puisse développer des accords avec d'autres compagnies. Il y a un mois, Air France et Lufthansa ont annoncé un accord que je juge important. Nous devons nous en féliciter. Il ne s'agit pas, monsieur Gantier, d'un « sabre de carton ». Attendez l'évolution des prochains mois et des prochaines périodes. Je crois qu'il y a là les prémices d'une organisation très intéressante entre les compagnies aériennes européennes.

Par ailleurs, de nouvelles compagnies ont été autorisées, des droits ont été donnés sur les départements et territoires d'outre-mer, et les règles concernant les charters intérieurs ont été assouplies. Même si la pénurie d'avions et de pilotes a retardé l'effet visible de l'ensemble de ces mesures, chacun a pu constater que du côté des compagnies charters, on n'entend plus prononcer de récriminations contre ce qui était auparavant qualifié de « politique malthusienne » d'octroi de droits de trafic. Les choses ont nettement changé.

Je n'ai pas voulu développer, je l'avoue - j'allais dire je l'affirme et je le revendique - une concurrence franco-française là où elle aurait affaibli notre pavillon confronté à la concurrence étrangère. Ainsi, sur l'Atlantique Nord, le refus opposé à U.T.A. pour la liaison Paris-New York a conduit cette compagnie à proposer des dessertes directes de

New York à partir de la province. Air France ayant également manifesté le désir d'ouvrir de telles lignes, dès cet automne, neuf métropoles régionales françaises sont reliées, sans escale, à New York.

Il faut, mesdames, messieurs les députés, exercer des responsabilités à l'échelon régional, comme nombre d'entre vous, pour savoir que des liaisons directes province - New York sont, au sens propre du terme, révolutionnaires en matière de circulation aérienne. Elles sont essentielles pour le développement économique des régions et des agglomérations concernées...

M. Jacques Roger-Machart. Et pour l'aménagement du territoire !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. ... et, bien sûr, pour l'aménagement du territoire.

J'y viens d'ailleurs puisque M. Auroux, dans son rapport, et M. Bassinet, dans son intervention, se sont interrogés sur la place du transport aérien dans l'effort indispensable d'aménagement du territoire. Je crois que l'exemple que je viens de citer est une illustration de mon souci de privilégier dans le domaine aérien tout ce qui est de nature à favoriser le développement économique régional.

Ainsi, j'encourage les efforts menés par la compagnie nationale ou par les compagnies régionales pour développer largement également les liaisons européennes directes entre métropoles régionales.

L'aménagement du territoire est aussi ma préoccupation lorsque nous évoquons, dans le cadre européen, les évolutions futures induites par le marché unique dans le transport aérien. Je ne souhaite pas que la libéralisation nécessaire soit conduite de telle sorte que les Etats ne puissent plus intervenir pour orienter le choix des dessertes aériennes ou pour faire accepter par les compagnies des contraintes de service public ou d'aménagement du territoire. Cet aspect est en ce moment étudié à notre demande par la Commission. Il y va du désenclavement de bon nombre d'agglomérations françaises.

De façon générale, en ce qui concerne la nouvelle étape de libéralisation prévue pour 1990 et étudiée en ce moment même, la France sera vigilante quant aux mesures qui doivent accompagner toute évolution pour éviter les conséquences négatives qui sont apparues aux Etats-Unis après la déréglementation totale décidée il y a dix ans.

L'harmonisation des conditions sociales de la concurrence, la définition d'une politique extérieure commune qui soit autre chose que le souci d'ouvrir rapidement le marché européen à ceux qui refusent aux compagnies européennes l'accès à leur propre marché,...

M. Gilbert Gantier. Voilà, le cabotage !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. ... le maintien d'un haut niveau de sécurité, la prise en compte du trafic charter et du transport de fret seront également au centre de nos préoccupations dans la préparation de cette nouvelle étape de libéralisation.

M. Gilbert Gantier. Le cabotage !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Les exemples étrangers, comme l'ont souligné vos rapporteurs, incitent à la prudence, sans pour autant nous faire refuser les évolutions indispensables.

Je ne peux que renvoyer aux analyses très pertinentes et très complètes contenues dans les rapports des différentes commissions.

M. Auroux, par l'intermédiaire de M. Bassinet, a parlé de budget de progrès. M. Inchauspé, de façon peut-être moins nette, mais, à mon avis, en allant tout à fait dans le même sens, a souligné les nombreux points satisfaisants de ce projet de budget.

Je souhaite donc, mesdames, messieurs les députés, que, ce soir, à l'issue de l'examen de l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, vous puissiez suivre l'avis et la sagesse de vos rapporteurs. Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

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 1990, n° 895 (rapport n° 926 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie et du Plan).

Equipements et transports : Aviation civile, météorologie ; budget annexe de la navigation aérienne (*Suite*).

Annexe n° 15. - M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial ; avis n° 925, tome IV, de M. Jean Auroux, au nom de la commission de la production et des échanges.

Equipement et transports : mer.

Annexe n° 16. - M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 922, tome X, de M. Jean Lacombe, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 925, tome V, de M. Jean Beaufils, au nom de la commission de la production et des échanges.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures.*)

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

CLAUDE MERCIER