

# JOURNAL OFFICIEL

**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
**DÉBATS PARLEMENTAIRES**  
**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992**

**(38<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

*LuraTech*

**1<sup>re</sup> séance du lundi 28 octobre 1991**

[www.luratech.com](http://www.luratech.com)



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

#### 1. Loi de finances pour 1992 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5133).

##### EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

##### Transports aériens et météorologie

##### Budget annexe de l'aviation civile

- M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances.
- M. Roger Léron, rapporteur pour avis de la commission de la production.
- M. Jean Guigné, suppléant M. Dollo, rapporteur pour avis de la commission de la défense.
- MM. Jean-Pierre Fourré,  
Jean-Claude Mignon,  
Robert Montdargent,  
Gilbert Gantier.

M. Paul Quiès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

Réponses de M. le ministre aux questions de : Mme Marie-Noëlle Lienemann. MM. Jean-Pierre Fourré, François Massot, Michel Coffineau.

##### Transports aériens et météorologie

Les crédits concernant les transports aériens et la météorologie inscrits à la ligne « Équipement, logement, transports et espace » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

##### Budget annexe de l'aviation civile

M. le ministre.

Réserve des crédits ouverts aux articles 46 et 47.

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

#### 2. Ordre du jour (p. 5147).

# LuraTech

[www.luratech.com](http://www.luratech.com)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE,

vica-président

La séance est ouverte à dix heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

## LOI DE FINANCES POUR 1992 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 1992 (nos 2240, 2255).

### ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE Transports aériens et météorologie budget annexe de l'aviation civile

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, concernant les transports aériens et la météorologie, ainsi que du budget annexe de l'aviation civile.

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, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, mes chers collègues, avant d'entamer l'étude du budget annexe de l'aviation civile et des budgets de la météorologie, des transports aériens et de l'espace, votre rapporteur voudrait que l'Assemblée nationale, même dans la confidentialité de ce lundi matin, rende un hommage solennel aux pilotes, aux ingénieurs, aux techniciens, aux employés et aux ouvriers qui, vendredi dernier, ont permis ce vol d'essai de cinq heures du premier gros porteur quadriréacteurs long courrier européen : l'Airbus A-340, dans le ciel de Toulouse et sur l'Atlantique. Vos applaudissements nourris seront le signe de votre accord pour la reconnaissance de cet exploit. Je pense, monsieur le ministre, que vous vous associez aussi à cet hommage bien mérité. (*Applaudissements.*)

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Totalemment !

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Nous voilà donc enfin au même niveau technologique que les Etats-Unis, et donc les meilleurs dans le monde avec eux sur le plan de la construction aéronautique. D'ailleurs, les trois budgets que j'ai l'honneur de vous présenter viennent à l'appui, pas toujours suffisamment, d'activités qui placent la France parmi les premières nations de la planète dans leur domaine.

En premier lieu, parlons de l'aviation civile. A ce sujet, je voudrais exprimer ma satisfaction qu'aboutissent deux recommandations faites depuis trois ans à vos prédécesseurs.

La première, c'est de regrouper dans un seul budget annexe l'ensemble des crédits concernant les moyens, services et redevances de la navigation aérienne. Ce regroupement donne une vue plus claire des crédits mis en œuvre, tout en les soustrayant du budget général, ce qui diminue d'autant la progression des dépenses générales. Le ministre des finances ne doit pas en être mécontent !

Deuxième point de satisfaction : à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992, la direction générale de l'aviation civile pourra non seulement contrôler mais recouvrer la taxe de sécurité-sûreté. Son rendement sera largement amélioré par rapport au recouvrement du Trésor public, dont le receveur n'avait ni les moyens de contrôle direct ni la possibilité d'application immédiate des sanctions. De là à dire qu'il s'agit d'une privatisation, comme l'a déclaré le rapporteur général, il y a un pas que personne ne franchira, à moins que l'on considère que la D.G.A.C. est une entreprise privée ? Attendons que les preuves nous en soient apportées ! Je signale, d'ailleurs, que cette taxe est en constante augmentation.

En revanche, je ferai part de deux inquiétudes. La première, c'est le triplement de cette taxe en trois ans. Il eût été préférable d'attendre les effets de la réforme pour en examiner les résultats chiffrés, d'autant plus que le changement de dénomination, ou plutôt son extension en taxe de sécurité-sûreté, laisse craindre un désengagement de l'Etat sur les subventions d'exploitation. Celles-ci vont diminuer de 739 millions à 253, le produit de la taxe elle-même passant de 315 à 550 millions. Je signale qu'en 1987 on envisageait que cette taxe rapporte 130 millions. La progression est donc très importante. Est-ce que l'une compense l'autre ? Il serait intéressant de le savoir.

Autre demande faite à votre prédécesseur, qui l'avait acceptée, mais qui ne l'a jamais réalisée : la réunion d'un groupe de travail sur les financements des extensions des petits et moyens aéroports. Composé de fonctionnaires, de gestionnaires et d'élus, ce groupe devait élaborer une ou des solutions à ces problèmes qui sont à la charge des contribuables, même non usagers des transports aériens. Pourriez-vous un jour, monsieur le ministre, réunir ce groupe de travail ?

Autre problème bien plus grave : l'encombrement aérien, qui, au lieu de s'atténuer, empire d'année en année. Suivant les indications de l'association des compagnies aériennes européennes, les retards au décollage de quinze minutes intervenus entre juin 1990 et juin 1991, ont touché, l'an dernier, 15 p. 100 des vols et en ont pénalisé, cette année, 25 p. 100. Ces retards feraient perdre aux compagnies, en 1991 - avec, évidemment, la guerre du Golfe - 24 milliards de francs dans le monde.

Le rapporteur vous demandera enfin de faciliter sa tâche dans l'enquête qu'il mènera pour étudier les véritables causes du blocage et de la non-utilisation dans certains pays du matériel français, pourtant particulièrement performant. Il faut en effet harmoniser l'utilisation des appareils.

En résumé, le budget annexe de l'aviation civile s'élève à un montant non négligeable de 6,399 milliards de francs financés par 5,069 milliards de produits, un autofinancement de 732 millions et 598 millions d'emprunts.

J'en viens aux crédits pour la construction aéronautique et l'espace. Ils totalisent 9 milliards de francs, et même davantage.

En ce qui concerne plus spécialement la fabrication des Airbus et des autres avions, la dotation en crédits nouveaux est pratiquement inexistante. En effet, les remboursements d'avances se monteront en 1992 à 2,035 milliards de francs - soit une somme pratiquement égale aux 2,215 milliards de francs de crédits de paiement inscrits dans ce budget -, l'équivalent d'un demi-Airbus. Il y a de quoi sourire de la

position des Américains dans les négociations au sein du G.A.T.T., qui prétendent que nous accordons une aide trop considérable à notre construction aéronautique !

Vu le faible coût pour Bercy de ce budget, nous espérons qu'il vous sera possible de reprendre les études du NH 90, hélicoptère européen version civile. De plus, les autorisations de programme seront en diminution de 22,1 p. 100. Vous connaissez les difficultés de l'industrie aéronautique, avec des licenciements prévus dans de nombreux secteurs et particulièrement chez les sous-traitants. Par conséquent, il faut absolument rétablir les crédits annulés en 1991.

Une recommandation que faisait votre rapporteur depuis 1988 était l'ouverture du capital des constructeurs publics français. Cela ne posait aucun problème législatif, leurs statuts le prévoyant. C'est chose faite, ou en train de se faire. M. Martre a déclaré être en négociation avec plusieurs banques. Ce sera une façon de diminuer les frais financiers, qui sont considérables. Il en est de même, d'ailleurs, pour la S.N.E.C.M.A., qui se voit obligée d'accepter des règlements à 120 et à 160 jours. Il faut d'ailleurs féliciter les dirigeants de celle-ci qui ont réussi à obtenir de British Airways la commande de ces gros moteurs GE 90 pour le installer sur les futurs 777 Boeing, à la barbe de Rolls-Royce.

**M. Gilbert Gantier.** Malheureusement pas sur les Airbus !

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Pourtant - et j'y reviens, mon cher collègues -, la prouesse est d'autant plus remarquable que le consortium Airbus n'arrive pas à vendre à la compagnie le moindre Airbus. Elle les a pourtant testés puisqu'elle utilise des Airbus 320 achetés par British Caledonian. Pour quelle raison l'Angleterre, qui fabrique une bonne partie de ces avions, n'arrive-t-elle pas à convaincre sa compagnie nationale d'en acquérir, alors que, sur les cinq continents, de nombreuses compagnies en sont satisfaites ? N'aurait-elle même pas confiance dans ses propres fabricants ou dans ses propres fabrications ?

Qu'en pense sir Brittan ? La concurrence joue-t-elle vraiment dans le royaume de Sa Majesté britannique ? Le carnet d'Airbus, heureusement, ne se désempite pas, bien que le conflit du Golfe ait fait souffler un vent froid sur les ventes : on vendra 150 avions cette année, contre 404 en 1990 et 427 en 1989, année record. Même chute chez Boeing.

Le chiffre d'affaires de la S.N.E.C.M.A. progresse, mais les dotations en autorisations de programme et en crédits de paiement pour le GE 90 prévus en 1991 ont été considérablement diminuées en cours d'années. C'est regrettable pour une entreprise performante, remarquablement dirigée et, surtout, soumise à une concurrence redoutable.

Dassault espère pouvoir faire évoluer la répartition de ses activités de la manière suivante : activités militaires, 55 p. 100 ; activités civiles, 35 p. 100 ; espace, 10 p. 100. Souhaitons que cette entreprise arrive à trouver son équilibre car le nombre des avions militaires commandés à l'extérieur depuis 1986 est nul.

Les équipements souffrent de la crise, eux aussi, et leurs effectifs sont passés de 36 859 personnes à 35 600. Mais les sociétés françaises se sont regroupées ou coopèrent avec des sociétés étrangères : Sextant-Honeywell, Messier Bugatti avec Manesco, au Canada, Turbomica, avec Garrett.

En ce qui concerne le transport aérien, l'ouverture du capital d'Air France est en train de se réaliser. votre rapporteur en est satisfait bien qu'il regrette que l'opération ne se soit pas faite auparavant, quand les résultats étaient positifs.

Le regroupement de la partie « transport aérien » d'U.T.A. avec Air France pose des problèmes mais obéit à une logique de meilleure exploitation. En revanche, il faudrait déterminer le sort d'Air Inter. Ne convient-il pas de lui conserver sa structure et sa vocation européenne ? Il faut apporter une réponse et indiquer les orientations qui sont prises, que ce soit pour le personnel ou pour les usagers.

Je me permets de signaler, à cette occasion, l'erreur commise dans la première édition de mon rapport. Air France a prévu 3 000 suppressions de poste et non 3 000 licenciements.

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est trop !

**M. Jean-Claude Lefort.** Cherchez la différence !

**M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial.** Le rapport comporte un erratum sur ce point.

Ainsi, l'industrie aéronautique a-t-elle de magnifiques perspectives économiques se prolongeant bien au-delà de l'an 2000.

Les perspectives spatiales sont encore plus fantastiques, bien que plus risquées. La fusée Ariane fait un magnifique parcours, et nous sommes loin du temps où votre rapporteur assistait - et même présidait ! - au lancement de la fusée Diamant. C'était en 1969, à Kourou. Depuis, Arianespace a conquis 50 p. 100 du lancement mondial des satellites, et, on ne le rappelle jamais assez, l'avantage du pas de tir de Kourou est de profiter de l'effet de fronde déterminé par sa localisation sur l'équateur, où la Terre tourne dans son plus grand diamètre. Il en résulte une économie de carburant, deux ans de vie supplémentaire au satellite et une précision de tir bien supérieure.

Le chantier de Kourou, en préparation d'Ariane 5, est le deuxième chantier du monde, dit-on, avec une nouvelle fabrication prévue sur place, celle des poudres qui seront utilisées. Les débouchés restent très importants. Aux Etats-Unis, le marché de l'espace dépasse celui de l'industrie aéronautique. Arianespace vient de remporter une nouvelle victoire commerciale. Ce sera une Ariane 4 qui mettra en orbite le premier satellite américain de télévision directe en 1993. L'industrie spatiale européenne devrait voir s'accroître rapidement son chiffre d'affaires. Actuellement d'environ quinze milliards il devrait atteindre 60 milliards d'ici à l'an 2000. C'est en préparation de cet avenir qu'est lancée la fabrication d'Ariane 5 qui aura pour mission de placer en orbite la navette spatiale européenne Hermès. Le programme est retardé. Espérons, monsieur le ministre, que vous saurez convaincre vos collègues européens à Munich, en novembre prochain. La décision sera difficile car le plan spatial prévu pour l'Europe reviendra à 39 milliards d'ECU, soit 280 milliards de francs. En 1955, ce sera normalement la qualification en vol d'Ariane 5. Jean-Marie Duton, directeur de l'Agence spatiale européenne, a précisé les dates du premier vol d'Hermès en l'an 2002, et 2005 pour la plate-forme orbitale Colombus qui devrait être arrimée à la station américaine Freedom.

Le temps me manque pour vous détailler les programmes d'observation de la terre réalisés avec les Etats-Unis et l'U.R.S.S., ainsi que le rôle essentiel du C.N.E.S. et la performance de ses satellites Spot, célèbres depuis la guerre du Golfe.

Je termine, monsieur le président, par les crédits de la Météorologie nationale. En augmentation apparente de 34 p. 100, ils ne s'accroîtront, en fait, que 4,5 p. 100 car certains personnels étaient décomptés jusqu'à présent dans le budget de l'aviation civile. Le niveau des investissements est satisfaisant, que ce soit pour les opérations de génie civil ou le matériel technique. Le total des autorisations de programme atteindra 174 millions et les crédits de paiement 180 millions.

Ceux-ci correspondent à la fin du transfert des services à Toulouse qui aurait aussi pu accueillir les services centraux, suivant les suggestions de Matignon et libérer les locaux de l'Alma, vétustes et peu fonctionnels. Voilà, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les trois budgets que j'étais chargé de vous rapporter en quinze minutes. La commission des finances a adopté ces crédits et vous invite à faire de même malgré les réserves de son rapporteur. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. Roger Léron, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile et la météorologie.

**M. Roger Léron, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le monde du transport aérien connaît de profonds bouleversements. Alors que les années antérieures ont été marquées par une explosion du trafic, induisant un marché considérable pour la construction aéronautique, on assiste depuis 1990 à un retournement de situation que la crise du Golfe a fortement accéléré.

Les compagnies aériennes sont les premières victimes de cette courbe descendante. Après avoir enregistré un déficit de 880 millions de francs en 1990, Air France subit des pertes nettes de plus d'un milliard de francs au seul premier

semestre de cette année, ce qui devrait entraîner la suppression de 3.000 emplois. Les prévisions en matière de recrutement doivent être révisées. Alors que, l'année dernière, j'avais axé ma réflexion sur les besoins de formation des pilotes, je m'interroge aujourd'hui sur les conséquences de cette crise conjoncturelle, dont les effets sont cependant drastiques.

L'industrie aéronautique, qui retiendra plus particulièrement mon attention cette année, en subit bien évidemment le contrecoup, d'autant plus que les grandes manœuvres contre Airbus Industrie regagnent en acuité.

Si la crise économique joue un rôle majeur, les politiques de déréglementation, menées d'abord aux Etats-Unis puis engagées en Europe, sont également fortement perturbatrices. Sous la double influence de l'expérience américaine et de la réalisation du grand marché intérieur, la Communauté européenne a amorcé en 1987 un processus de libéralisation très vaste qui doit aboutir à un marché totalement ouvert à la concurrence, non seulement pour les transports intracommunautaires, mais aussi pour les liaisons avec les pays tiers. Alors que s'engage la troisième et ultime phase de ce processus, la concurrence s'exacerbe, sans pour autant que les instances communautaires aient élaboré une stratégie permettant de renforcer la capacité concurrentielle de l'industrie aérienne européenne. En misant sur le « tout concurrence », la Communauté tend ainsi à fragiliser des positions déjà délicates. La récente « affaire De Havilland » en est une illustration exemplaire.

Dans ce contexte de rigueur et de fortes turbulences, je voudrais examiner d'abord les grandes orientations du budget, tant de l'aviation civile que de l'espace, puis poser des questions concernant l'industrie aéronautique.

Pour l'aviation civile, en application de l'article 125 de la loi de finances de 1991, le champ du budget annexe de la navigation aérienne est étendu à l'ensemble des services de l'aviation civile. En d'autres termes, seuls certains crédits relatifs à la recherche et à la construction aéronautique restent inscrits dans le budget du ministère des transports. Il demeure néanmoins nécessaire d'examiner le nouveau budget annexe de l'aviation civile, puis les crédits du budget général.

Le nouveau budget annexe recouvre désormais toutes les opérations relatives à l'organisation, au contrôle et à la mise en œuvre du transport aérien ainsi qu'aux équipements aéroportuaires. Plusieurs raisons militaient en faveur de ce regroupement :

L'importance croissante des ressources provenant des compagnies aériennes et des usagers du transport aérien ;

La transparence des comptes puisque le budget annexe de la navigation aérienne reversait au budget général une part importante des coûts personnels de la direction générale de l'aviation civile ;

L'amélioration de la gestion : jusqu'en 1991, le produit de la taxe de sûreté due par les entreprises de transport public aérien, et assise sur le nombre de passagers embarquant sur un vol commercial en France, transitait par le budget général. En outre, son recouvrement était aléatoire. Alors que le produit de cette taxe était estimé à 320 millions de francs en 1990, la D.G.A.C. n'en a retiré que 272 millions. Désormais, le recouvrement sera effectué par l'agent comptable de l'aviation civile - ce qui constitue un progrès - et le produit de cette taxe sera directement affecté au budget annexe.

Ce budget s'élève à 6 399 millions de francs, en augmentation de 5 p. 100 par rapport à l'an dernier, à structures constantes, selon une simulation fournie par le ministère. Cependant, après déduction de la part d'autofinancement, le total net est de 5 667 millions de francs.

Le rapporteur spécial de la commission des finances ayant énuméré les principaux postes de ce projet de budget, je m'en tiendrai pour ma part à ses grandes orientations.

Au chapitre des dépenses, plusieurs priorités ont été retenues.

D'abord, en matière de navigation aérienne, le projet de budget prend en compte la mise en œuvre du protocole d'accord du 10 juillet 1991, ce qui est une bonne chose.

L'effort d'investissement est maintenu à un niveau assez élevé afin de faire face à la progression considérable du nombre de vols et à la saturation de l'espace aérien. En 1992, une dotation spéciale de 1 100 millions de francs en autorisations de programme et de 815 millions de francs en crédits

de paiement est prévue pour la réalisation de la cinquième génération du système d'assistance automatisée en contrôle du trafic aérien, l'équipement en radars de nouvelle génération, la modernisation des centres de contrôle et des moyens de formation, ainsi que l'amélioration des télécommunications entre les centres de contrôle. Cependant, monsieur le ministre, je ne suis pas sûr que ces investissements seront, à eux seuls, suffisants. Pour éviter la saturation du trafic, il reste encore beaucoup d'efforts de coordination à faire au niveau européen.

S'agissant du contrôle technique, les moyens destinés à assurer la sécurité du transport sont renforcés avec la création d'un certain nombre d'emplois.

Enfin, les investissements en matière d'équipements aéroportuaires s'élèvent à 253 millions de francs en autorisations de programme et à 213 millions de francs en crédits de paiement. Ils concernent tout particulièrement la poursuite du programme de sûreté sur les aéroports, la modernisation et le maintien en état du patrimoine aéroportuaire. Ces investissements sont suffisamment importants pour que l'ensemble de ces équipements soient réalisés.

Pour équilibrer les charges ainsi créées, le budget annexe intègre en recettes les redevances de la navigation aérienne - 3 240 millions de francs au lieu de 2 815 en 1991 -, les prestations et redevances pour services rendus par les autres composantes de la direction générale de l'aviation civile, la taxe de sûreté, etc. S'y ajoutent les recettes provenant de l'autofinancement et du recours à l'emprunt.

Quant aux crédits du budget général, ils sont principalement consacrés aux programmes aéronautiques civils, pour lesquels une dotation de 2 205 millions de francs en autorisations de programme et de 2 215 millions en crédits de paiement est prévue. Celle-ci enregistre cependant une baisse, respectivement de 13,2 p. 100 et de 12 p. 100, compte tenu des annulations opérées en mars 1991 qui ont porté sur 291,5 millions de francs en autorisations de programme et 208 millions en crédits de paiement.

Cette diminution n'est pas critiquable en tant que telle, elle s'explique par l'arrivée à leur terme de plusieurs programmes, au moins en ce qui concerne les avances de l'Etat : Airbus A 320, Super Puma revalorisé. Près de la moitié de la dotation concerne l'Airbus A 330 - A 340 : 895 millions de francs en autorisations de programme. Les autres postes importants concernent le gros moteur GE 90, le CFM 56 destiné à motoriser l'A 340, qui sera mis en service début 1993 et dont le premier vol a eu lieu tout récemment, et le Falcon 2000.

Rappelons que ce soutien prend la forme d'avances remboursables et ne constitue en aucun cas une subvention directe de l'Etat à l'industrie aéronautique.

L'effort budgétaire permettra, en outre, de préparer l'avenir. Les crédits d'études et de recherches dans le domaine aéronautique sont en forte croissance, de 29 p. 100 pour les autorisations de programme et de 20 p. 100 pour les crédits de paiement.

A ces dotations inscrites au chapitre 53-22 du budget s'ajoutent les crédits d'investissement du chapitre 63-20, en progression de près de 4 p. 100, qui permettent de financer la part française de la soufflerie transsonique européenne et de verser des subventions à divers organismes, principalement l'O.N.E.R.A. pour le renforcement de ses moyens d'essais.

Je serai plus bref sur le budget de l'espace.

Ce budget se fixe pour objectifs de permettre la poursuite d'un ambitieux programme national et le maintien de la participation française aux grands programmes de l'Agence spatiale européenne, qui feront l'objet d'une conférence des ministres européens les 18 et 19 novembre prochain à Munich.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, et dans l'attente des résultats de cette conférence, les subventions d'investissement à la recherche et à l'industrie spatiale ont été fixées à 7,8 milliards de francs en autorisations de programme, ce qui représente une augmentation de 8 p. 100 par rapport à 1991. Le budget d'investissement du seul Centre national d'études spatiales, en progression de 8,3 p. 100, a pour l'instant été fixé à 7,7 milliards de francs, auxquels s'ajoutent 800 millions de dépenses ordinaires, soit un budget total de 8,5 milliards de francs.

Ces crédits d'investissement seront notamment consacrés aux programmes d'observation de la terre avec la poursuite de la filière nationale Spot ; aux programmes scientifiques et à la préparation de l'avenir, puisqu'une dotation de 1,2 milliard de francs concerne la participation aux programmes de l'Agence spatiale européenne et les collaborations bilatérales avec les Etats-Unis et l'Union soviétique ; enfin, aux moyens de lancement et à l'infrastructure orbitale.

Cette présentation budgétaire achevée, qu'en est-il de la situation de l'industrie aéronautique ?

Il n'est pas inutile de rappeler que notre pays se situe au quatrième rang mondial des constructeurs aéronautiques et au deuxième rang européen, derrière la Grande-Bretagne. Ce secteur emploie 120 000 personnes. Il a réalisé 93 milliards de francs de chiffre d'affaires, dont 59 p. 100 à l'exportation, ceci malgré les fluctuations du dollar qui, en matière d'aviation civile, est la monnaie d'échange.

C'est dire quel atout ces activités représentent pour notre industrie en matière d'innovation technologique et de succès commerciaux. Elles sont néanmoins affectées, aujourd'hui, par un environnement très perturbé, une conjoncture défavorable et une compétition internationale de plus en plus vive.

J'ai rencontré, dans le cadre de l'élaboration de mon rapport, les principaux responsables de cette industrie : l'Aéropatiale, Thomson-C.S.F., Matra, la S.N.E.C.M.A. Ils confirment ces impressions.

Selon une étude du G.I.F.A.S., les commandes ont diminué de 10,1 p. 100 entre 1989 et 1990. Toutes ces entreprises ont des problèmes d'adaptation et de restructuration. Au moment où le Gouvernement souhaite renforcer sa politique d'aménagements du territoire, il n'est pas inutile de demander qu'on effectue un examen des sites fragiles, afin de mesurer très précisément les conséquences de tel ou tel désengagement. Ainsi, à Valence, l'inquiétude est grande quant à l'avenir de Sextant Avionique.

L'offensive américaine contre Airbus est en pleine recrudescence.

Depuis de nombreuses années, et surtout depuis le lancement du programme A 330 - A 340 en 1987, les Américains, irrités par les succès commerciaux d'Airbus Industrie, contestent le système des « aides » gouvernementales aux activités d'Airbus Industrie.

La mise en cause du monopole américain sur les avions long-courriers fait aujourd'hui planer la menace d'une guerre commerciale sans précédent entre les Etats-Unis et l'Europe. L'enjeu de la bataille est, il est vrai, colossal : un marché estimé à 600 milliards de dollars d'ici à 2010, dont Airbus espère conquérir le tiers.

Attaqués sur leur marché intérieur déjà secoué par les faillites en cascade des compagnies aériennes, concurrencés par la nouvelle famille d'avions européens qui s'intercale entre le Boeing 767 et le Boeing 747 et empiète directement sur le marché du récent MD 11 de McDonnell Douglas, les constructeurs américains ont poussé leur gouvernement à attaquer officiellement le consortium devant le G.A.T.T. au sujet du système des avances remboursables.

Cette attaque virulente du financement des programmes Airbus semble juridiquement peu fondée. En effet, le système des avances remboursables est parfaitement transparent.

Les sommes versées sont, dans un premier temps, prêtées aux industriels pour être ensuite remboursées par prélèvement sur les ventes liées aux programmes.

Ces avances sont effectivement remboursées, ainsi que l'en attestent les participations de l'Aéropatiale.

Enfin, la couverture des risques industriels se fait programme par programme, respectant le principe d'autonomie de gestion des entreprises et la distinction fondamentale des rôles de l'Etat en tant que prêteur et actionnaire.

Il convient en outre de rappeler que, de leur côté, les Etats-Unis contribuent fortement aux investissements de leurs propres constructeurs par le biais, soit des programmes militaires, soit des budgets de la N.A.S.A. Une étude précise de ces subventions indirectes est menée par la Commission européenne, mais les informations dont elle dispose ne m'ont pas été communiquées en raison de la « sensibilité » du dossier. Toutefois, des estimations plus anciennes font état d'une aide américaine de l'ordre de 23 milliards de dollars entre 1978 et

1987 alors que, pour la même période, l'aide européenne c'est-à-dire les avances remboursables, est chiffrée à 13 milliards de dollars.

Plus généralement se pose le problème de la définition et du financement de la recherche en amont, aussi bien pour l'aéronautique que pour le spatial. En effet, 75 p. 100 de la recherche-développement sont financés aux Etats-Unis sur fonds publics, alors que la proportion est loin d'atteindre une moyenne de 50 p. 100 en Europe.

Face à cette forte disparité, il est impératif de dégager des moyens supplémentaires pour renforcer l'effort public en faveur de la recherche en amont. C'est là un facteur clé pour le maintien de la compétitivité de l'industrie aéronautique européenne, mais aussi une condition indispensable pour permettre aux constructeurs européens de se battre à armes égales avec leurs concurrents américains.

Quoi qu'il en soit, l'attitude agressive des Etats-Unis fait peser, une nouvelle fois et plus que jamais, la menace d'une guerre commerciale transatlantique. Les Américains peuvent, en effet, prendre des mesures unilatérales en imposant de fortes taxes sur les Airbus à l'entrée des Etats-Unis.

Si tel était le cas, les Européens devraient organiser une réponse commune. Jusqu'à présent, la solidarité européenne a été sans faille sur ce dossier épineux. Il n'est pas certain qu'elle perdure en cas de conflit majeur.

Soudés autour du dossier Airbus - encore que l'on puisse regretter la préférence récente de British Airways pour le Boeing 777, comme l'a fait le rapporteur spécial de la commission des finances - les Européens se sont déchirés à propos de l'« affaire De Havilland ». Je ne reviendrai pas sur les éléments concrets de ce dossier car ils ont été largement diffusés.

Je soulignerai simplement que la priorité accordée à la concurrence conduit, à l'évidence, à imposer à l'industrie européenne des contraintes que ne supportent pas ses concurrents, américains notamment. Le fait que les organismes chargés du contrôle de la concurrence aux Etats-Unis et au Canada aient approuvé l'opération interdite par la Commission en est la preuve.

Il importe, dès lors, de s'interroger sur ces contradictions et de les surmonter en élaborant une véritable stratégie industrielle, dans l'intérêt même d'une saine concurrence. Car, pour que la concurrence existe vraiment sur les marchés mondiaux, l'Europe doit y être présente.

Il faut donc créer les conditions d'une politique industrielle de l'Europe. Dans le domaine de l'aéronautique, celle-ci devrait s'appuyer sur un vaste programme de recherche-développement et faciliter les processus de coopération de manière à renforcer les synergies et, en conséquence, la compétitivité de l'industrie aéronautique.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réflexions que m'a inspirées ce projet de budget. Il permet de préserver les priorités essentielles, qu'il s'agisse de l'amélioration de la sécurité du transport aérien et des infrastructures, de l'accompagnement des programmes aéronautiques civils ou de la politique spatiale. Il mérite donc d'être approuvé par l'Assemblée comme il l'a été par la commission, car il permet de consolider les acquis, notamment en ce qui concerne la construction aéronautique, et de préparer l'avenir en accroissant l'effort de recherche, élément indispensable pour maintenir notre capacité concurrentielle à long terme. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Guigné, suppléant M. Yves Dollo, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale et des forces armées, pour l'aviation civile et la météorologie.

**M. Jean Guigné, rapporteur pour avis suppléant.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à excuser notre collègue Yves Dollo. Retenu dans sa circonscription pour d'impérieuses raisons, il m'a chargé de vous présenter son rapport.

Pour la première fois, la commission de la défense nationale a souhaité donner son avis sur les crédits de l'aviation civile inscrits au projet de loi de finances. Cette décision repose sur une double motivation.

D'une part, la crise du Golfe a démontré que, lors d'un conflit outre-mer imposant la mise en œuvre de forces opérationnelles significatives, les moyens du COTAM - commandement du transport aérien militaire - sont insuffisants. Il est alors nécessaire de faire appel aux compagnies aériennes

civiles afin d'assurer l'acheminement du fret, le transport du personnel, et enfin, le cas échéant, le rapatriement sanitaire du personnel. Il a donc paru utile à la commission de la défense nationale de s'intéresser au transport aérien civil dans ses relations avec le ministère de la défense.

D'autre part, la réduction du budget militaire ne sera pas sans conséquence sur l'industrie aéronautique, dont l'avenir est intimement lié à celui de l'industrie de défense.

Outre les sujets importants qui viennent d'être évoqués et qui sont largement traités dans le rapport de M. Yves Dollo, l'aviation civile intéresse la défense de la France, et donc la commission de la défense nationale.

Le rôle des aéroports et aérodromes civils pour notre défense, les missions de la gendarmerie des transports aériens, les relations entre le contrôle aérien militaire et le contrôle civil, l'accroissement du trafic aérien civil et ses conséquences pour nos armées, les relations entre les pilotes de l'armée et l'aéronautique civile sont autant de sujets qui pourront être abordés à l'avenir.

Yves Dollo a souhaité réserver ses travaux à deux sujets : l'interaction entre les activités civiles et militaires de l'industrie aéronautique et la place du transport aérien de complément.

Les interactions qui existent entre les programmes civils et militaire sont considérables. On peut ainsi constater que toutes les grandes industries aéronautiques ont des activités civiles et militaires.

La part du secteur militaire reste importante dans les quatre grands groupes français que sont l'Aérospatiale, Dassault, la S.N.E.C.M.A. et Sextant avionique. Si la tendance longue est de toute évidence à la réduction du secteur militaire - au moins en termes de pourcentage du chiffre d'affaires réalisé - il s'agissait encore de la principale activité de ces quatre grands groupes français il y a moins de dix ans. Le constat qui peut être fait en France est totalement validé au niveau international.

Les grands constructeurs aéronautiques américains et européens ont développé leur gamme civile tout en conservant une activité militaire importante sur laquelle ils se sont d'ailleurs appuyés pour le lancement de la construction civile à l'instar des groupes français. Ce premier constat nous amène à observer que deux des plus grands pays industriels n'ont pas d'entreprises dans ce secteur à la hauteur des autres branches industrielles. En effet, le Japon et l'Allemagne n'ont pas encore, au moins pour le premier, acquis une capacité aéronautique autonome et sont absents de certains secteurs. Il est vrai que l'Allemagne acquiert une place grandissante dans l'aéronautique civile et militaire - Eurocopter, programme E.F.A., Airbus - et dispose d'une industrie compétitive dans nombre de spécialités. En revanche, l'industrie de construction aéronautique japonaise est, dans tous les domaines, embryonnaire et ne constitue pas, pour le moment, un concurrent sérieux. La limitation constitutionnelle du budget militaire nippon à 1 p. 100 du P.I.B. a, de toute évidence, nuit à son développement, même si ce pourcentage est en fait plus élevé. L'industrie aéronautique japonaise ne peut devenir un concurrent sérieux pour l'industrie française et européenne qu'à long terme. Cependant, le risque pour l'industrie occidentale réside dans les ressources financières considérables des grands groupes japonais qui pourraient profiter des difficultés d'un grand motoriste mondial ou d'un grand constructeur pour acquérir rapidement les compétences, le savoir-faire et le réseau commercial qui leur manquent. C'est la raison pour laquelle Yves Dollo appelle de ses vœux un renforcement des liens et de la solidarité entre Européens et Américains.

M. Yves Dollo a examiné ensuite les synergies entre les programmes aéronautiques civils et militaires.

Nombre de technologies dans le domaine aéronautique sont à la fois civiles et militaires. Chaque avancée technologique pour une nouvelle arme, un nouveau réacteur, sur le prochain modèle d'avion, est bien souvent exploitée par la suite pour la construction aéronautique civile. Les travaux réalisés sur les matériaux pour les appareils militaires, dont chacun s'accorde à reconnaître qu'il s'agit de recherches coûteuses et longues, ont des applications directes pour l'aéronautique civile. Les recherches sur les programmes militaires ont toujours joué le rôle de précurseur. Ainsi, les études menées sur la métallurgie des poutres pour les avions militaires ne sont pas sans application pour les programmes

civils. La société Sextant Avionique est ainsi devenue l'un des grands producteurs mondiaux de planches de bord d'appareils civils - des Airbus essentiellement. Son bureau d'études avait acquis les compétences nécessaires pour développer de tels systèmes grâce à l'aéronautique militaire. De même, les recherches que peut effectuer la S.N.E.C.M.A. en matière d'aérodynamique sur les moteurs militaires sont réemployées pour les programmes civils. Enfin, et c'est peut-être là l'exemple le plus éclatant, les recherches que la S.N.E.C.M.A. a dû mener pour réaliser pour la première fois un moteur complet dans le cadre du programme Rafale, le moteur M 88, lui ont donné un savoir-faire et des compétences incomparables, que la société ne détenait pas jusqu'alors, sur la partie chaude d'un réacteur.

S'il est évident que les appareils civils ne sont pas dérivés des versions militaires tant les spécifications sont différentes, il est néanmoins certain que des interactions sont encore décelables pour certains programmes. Les applications directes d'un programme militaire sur un programme civil sont les plus fréquentes. Il existe aussi quelques cas, rares, dans lesquels un appareil civil a été ensuite « militarisé ». Deux secteurs d'activité sont essentiellement concernés par les retombées directes et indiscutables : la propulsion aéronautique et la construction d'hélicoptères.

M. Yves Dollo a tenu ensuite à mettre en exergue que le maintien d'une activité duale permet aux entreprises du secteur de rester au-delà de la taille critique. Les effets de seuil sont particulièrement importants en la matière : les entreprises françaises, de taille inférieure à celle de leurs concurrents américains, consacrent des moyens considérables en recherche et développement pour financer des bureaux d'études performants. La S.N.E.C.M.A. consacre ainsi 23 p. 100 de son chiffre d'affaires en recherche et développement ; Sextant Avionique 10 p. 100 contre 4 p. 100 pour les entreprises américaines du même secteur ; enfin, l'Aérospatiale plus de 30 p. 100. Une baisse, même limitée, des budgets de recherche et développement peut avoir des conséquences irréparables pour l'industrie de défense mais aussi pour l'aéronautique civile.

Le maintien d'une activité duale est indispensable pour conserver un volume d'activité significatif et suffisant pour financer des centres de recherche comprenant les ingénieurs les plus performants. Le volume d'activité nécessaire ne peut être issu que des développements civils. Il est à tout point de vue nécessaire que l'activité de recherche de nos industries soit soutenue afin de préserver leurs compétences. Toute perte d'emplois est une perte de compétences. Les commandes militaires permettent de compenser les variations brutales de l'activité civile, même si la réduction des crédits militaires infléchit quelque peu cette constatation. C'est pourquoi, si Yves Dollo se félicite de la croissance des crédits de recherche amont accordés par le ministère des transports - plus 21 p. 100 -, il souhaite que la baisse des crédits militaires soit accompagnée d'un redéploiement de l'aide publique. Plusieurs voies peuvent être explorées.

La première est de poursuivre les aides publiques sans contrevenir aux règles du G.A.T.T. A cette fin, le budget de la D.G.A.C. devrait être augmenté partiellement afin de compenser la baisse des crédits militaires de recherche et de développement.

La deuxième tend à modifier les aides publiques en finançant de façon plus importante les programmes de recherche technologique qui ont une destination à la fois civile et militaire. Les crédits affectés à la recherche amont doivent être abondés afin de soutenir les efforts de nos entreprises.

La dernière est de mettre en place des programmes européens de type Espr...

Plus généralement, Yves Dollo appelle de ses vœux que les budgets publics civils et militaires financent une part plus importante de la recherche, notamment amont, et diminuent leur soutien au développement des programmes. Un tel redéploiement profiterait tant au secteur civil que militaire et nous permettrait de mieux affronter les négociations dans le cadre du G.A.T.T.

Enfin, Yves Dollo rappelle avec force que les reconversions et les diversifications des industries d'armement françaises, qui ont été réussies, n'ont pu s'effectuer que sur des compétences fortes, à partir de puissants pôles issus du secteur militaire. Ces compétences et ce savoir-faire n'ont pu être acquis, développés et constamment améliorés qu'avec le

soutien de programmes militaires permettant le financement de bureaux d'études performants. Dans un contexte de réduction du budget militaire, il convient de veiller à préserver les crédits de recherche et développement afin de ne pas briser l'élan de l'industrie aéronautique européenne.

Voilà les quelques considérations que M. Yves Dollo souhaitait vous présenter. J'ajoute que la commission de la défense nationale et des forces armées a donné un avis favorable à l'adoption des crédits des transports aériens et de la météorologie, ainsi que du budget annexe de l'aviation civile. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Jean-Pierre Fourré.** Monsieur le ministre, ce projet de budget affiche une volonté politique claire de positionnement définitif de la France dans des domaines industriels décisifs, souvent à haute valeur technologique. Cette volonté, réaffirmée par M. Jacques Roger-Machart l'année dernière et par MM. les rapporteurs cette année, devra être accompagnée d'une vigilance permanente et d'une réaffirmation de notre rôle prédominant dans ces différents secteurs en Europe.

Ne pas se résigner à accepter l'orientation de la Commission européenne, comme cela a été rappelé tout à l'heure, c'est dire, à un moment donné, décisif, qu'il n'est pas possible de bloquer deux entreprises européennes en les empêchant de s'installer de plain-pied sur le marché nord américain. Cela nous interpelle. L'Europe, dans le domaine aéronautique en particulier, ne peut se priver de telles opportunités. Une telle offensive, si elle n'est pas contrôlée, peut devenir beaucoup plus grave et même dévier vers un secteur que vous connaissez bien, monsieur le ministre, puisqu'il s'agit des télécommunications. Sous prétexte de s'attaquer aux monopoles, la Commission s'apprêterait en effet à revenir sur le trafic téléphonique de base, mais nous en parlerons à l'occasion de l'examen d'un autre budget. Une telle décision me semble impossible à imaginer.

Mais il y a plus grave encore, c'est l'orientation que traduit le vote, il y a quelques jours, par le Parlement européen d'une proposition demandant à la Commission de prendre des initiatives pour défendre les intérêts de l'Europe en matière de politique spatiale, cela est bien, mais ce qui est moins bien c'est que la responsabilité de l'Agence spatiale européenne pourrait alors passer à la Commission. Vous avez rappelé en commission des finances, monsieur le ministre, que vous ne souhaitiez pas cette dérive. J'adhère tout à fait à votre point de vue. Nous saurons dire ce qu'il faut ; à savoir tout simplement que la France a su développer depuis longtemps la coopération européenne et ce dans un certain nombre de domaines notamment, depuis vingt ans, dans l'industrie aéronautique avec Airbus. Des résultats magnifiques ont été constatés et la France se place au premier rang des constructeurs. La coopération européenne s'est aussi appliquée dans le domaine de l'espace avec Arianespace - soixante-treize satellites lancés à ce jour et des actionnaires français pour l'essentiel.

Enfin, toute action pour l'Europe doit aussi nous positionner vis-à-vis des Etats-Unis. Différentes opérations ont été menées contre Airbus. Plus généralement on nous reproche le système des « aides » gouvernementales aux activités d'Airbus industrie alors que les Etats-Unis - M. Roger Léron l'a dit tout à l'heure - contribuent fortement aux investissements de leurs propres constructeurs par les programmes militaires, par les budgets de la N.A.S.A. et par le fait que les trois quarts des dépenses de la recherche-développement sont financés sur fonds publics. Bref, toutes ces obligations nous amènent à être très présents et à exiger beaucoup.

En ce qui concerne la coopération européenne en matière d'industrie aéronautique et en matière d'espace, la France joue un rôle essentiel.

J'insisterai plus particulièrement sur l'espace, dont le budget a progressé de 8 p. 100 ce qui nous permet de conserver notre place prépondérante. Puisque ce budget est maintenant rattaché à votre ministère j'aurais d'ailleurs souhaité, monsieur le ministre, que nous puissions exceptionnellement avoir une discussion sur un rapport spécifique ce qui nous aurait permis de mieux l'identifier. Cela me semble d'ailleurs aujourd'hui confirmé par l'avis donné par la commission de la défense. La place de la France est telle dans ce

domaine de l'espace que ses efforts méritent d'être mieux dérogés ce qui aura également pour effet de faire adhérer l'ensemble de la Nation à tous ces programmes.

L'ensemble des programmes développés est la résultante d'une action engagée depuis plusieurs années déjà dans le domaine de l'observation, de la terre en particulier. C'est aussi la rencontre de Spot avec le militaire. Personnellement, au sein de l'Union de l'Europe occidentale, j'ai fait accepter une idée qui m'était chère depuis longtemps relative à la création d'une agence européenne de satellites de contrôle utilisant justement le très performant système Spot.

Ce projet de budget réaffirme également la présence du C.N.E.S. sur ses programmes nationaux, sur ses programmes en coopération bilatérale. Mais il doit surtout réaffirmer la compatibilité de sa mission de recherche et de technologie avec l'Agence spatiale européenne.

Nous nous interrogeons enfin sur l'Agence spatiale européenne et sur ce qui sortira des travaux de Munich les 20 et 21 novembre. La poursuite des programmes européens, Hermès et Colombus, de l'action vis-à-vis du système satellite D.R.S. est une priorité. Et nous connaissons la conviction que mettra la France pour essayer d'aller encore plus loin. Mais il ne faudrait pas, bien évidemment ; que le C.N.E.S. soit pénalisé par cette orientation. Ces deux éléments, apparemment contradictoires, doivent nous permettre - grâce à la volonté qui vous anime - d'être encore les premiers dans ce domaine.

Bref, monsieur le ministre, l'aéronautique, l'espace sont symboles d'avenir, d'anticipation, de prospective, toutes notions qui fondent la volonté de ce Gouvernement face à un enjeu national. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Mignon.

**M. Jean-Claude Mignon.** Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur l'aspect strictement financier du budget que nous examinons aujourd'hui, aspect qui a été largement et brillamment développé par mon collègue Michel Irchauspé dans son rapport établi au nom de la commission des finances de l'Assemblée nationale. Je m'attarderai donc plutôt dans mon propos sur les conséquences que risque d'induire ce budget sur les personnels. J'envisagerai dans un premier temps ce problème sous un angle catégoriel avec les difficultés rencontrées par les pilotes professionnels et les contrôleurs aériens. Puis, dans un second temps, j'évoquerai devant vous la situation de deux compagnies françaises très différentes puisqu'il s'agit d'Air Inter et de la compagnie E.A.S., mais confrontées toutes deux à des licenciements massifs.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, le secteur aéronautique évolue dans un contexte de crise depuis le milieu de l'année 1990. Depuis cette date, le trafic aérien mondial connaît une baisse sensible. Nous évoluons également dans un contexte de flou juridique au niveau européen ce qui n'est pas sans inquiéter l'ensemble des personnels qui songent à leur avenir.

Afin de préparer 1993, il faut, dès maintenant, accélérer l'harmonisation des conditions économiques et sociales d'exploitation des compagnies aériennes et notamment sur les problèmes suivants : l'harmonisation des règles relatives au temps de vol pour le personnel navigant, l'harmonisation des normes techniques et fiscales, l'harmonisation de la gestion de l'espace et enfin la reconnaissance mutuelle des licences.

Sur ce dernier point, je souhaiterais, monsieur le ministre, vous faire part des vives inquiétudes des pilotes professionnels qui ont obtenu une validation de licences américaines ou canadiennes, il y a quelques années, avec la bénédiction des compagnies qui avaient, à l'époque, un besoin croissant et urgent de pilotes. Je connais parfaitement, pour vous avoir sollicité à plusieurs reprises sur ce sujet, les règles de droit régissant la matière. Je sais, par conséquent, que la validation est par essence temporaire, jamais de droit, et sous condition suspensive d'obtention de certificats.

La validation est donc extrêmement difficile à obtenir pour ces pilotes ayant une licence hors C.E.E. Cette difficulté est notamment justifiée par le niveau jugé inférieur des licences américaines ou canadiennes par rapport aux licences françaises qui s'honorent - je m'en félicite - d'un niveau supérieur reconnu dans le monde entier. Cependant, ces pilotes, en général quadragénaires, âge où il est difficile de retourner à la case départ, ont eu souvent un parcours professionnel

exemplaire de plus de vingt années. N'y aurait-il pas justice à tenir compte de cette expérience professionnelle au lieu de privilégier une formation jugée souvent par trop théorique ?

Il ne faut pas ignorer ces pilotes, monsieur le ministre, et je regrette que vous n'ayez pas pris le temps de les écouter. Ils sont actuellement 250 pilotes français au chômage alors que, dans le même temps, il y a 200 pilotes étrangers de quatorze nationalités différentes qui travaillent en France...

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Tout à fait !

**M. Jean-Claude Mignon.** ... y compris dans la Compagnie nationale. Nous assistons à ce que l'on pourrait appeler une « discrimination à rebours » envers nos nationaux à laquelle, monsieur le ministre, nous ne pouvons rester insensibles. Ces pilotes sont prêts à se former, ils en ont le courage et la détermination. Mais encore faut-il leur en donner les moyens.

Comment faire face, en effet, au coût élevé de la formation lorsqu'on est privé d'emploi ?

Comment les compagnies régionales, qui utilisent beaucoup ces pilotes et dont certaines sont au bord du dépôt de bilan, peuvent-elles prendre en charge cette formation, alors qu'il est plus simple pour elles d'embaucher un étranger qui possèdera la même licence mais sans effet restrictif ?

À cet égard, ne serait-il pas souhaitable de réduire les coûts de la formation en France - les plus élevés au niveau européen - afin d'alléger les charges de nos compagnies pénalisées ainsi par rapport à la concurrence européenne ? Le conseil du personnel navigant a émis récemment un vœu afin qu'une solution soit envisagée pour ces personnels. Quelle suite allez-vous y donner, monsieur le ministre ?

Je veux évoquer en quelques mots les contrôleurs aériens. Ceux-ci s'inquiètent du manque d'effectifs dans les centres de contrôle. On prévoit, d'ici à l'an 2000, environ 180 départs en retraite par an. Vous proposez le recrutement de 100 contrôleurs par an sur les cinq prochaines années, alors que les professionnels réclament le double, à savoir 200 contrôleurs par an pour une période décennale. Il me semble que la solution serait médiane, car, si je ne nie pas le problème du sous-effectif, se pose également la question de la gestion de ce personnel.

Il semble que l'encadrement n'ait que peu d'influence sur la gestion de la composition des effectifs des centres de contrôle. Par exemple, en période de pointe, une part importante des effectifs peut partir en vacances en même temps que les usagers, alors que le trafic aérien augmente considérablement pendant ces périodes de grands départs.

Pour ce qui concerne la gestion de l'espace aérien français, certaines difficultés sont liées à la disparité des normes de contrôle et des matériels employés en Europe, auxquels s'ajoutent en France des difficultés croissantes de partage entre les trafics civils et militaires.

N'y aurait-il pas moyen, monsieur le ministre, d'établir une concenation avec votre collègue, M. le ministre de la défense, afin que les militaires opèrent en dehors des heures de grande affluence du trafic civil ?

Je souhaiterais enfin évoquer la situation d'Air Inter.

Quelle réponse allez-vous donner, monsieur le ministre, au personnel d'Air Inter qui a défilé mercredi dernier et que j'ai notamment reçu ? Celui-ci s'inquiète, tout à fait légitimement, du contenu du plan de restructuration appelé « Cap 93 » pour ce qui concerne Air Inter. Aux termes de ce plan, des directions entières, stratégiques pour le maintien de la spécificité et de la réussite de la compagnie, devraient être fusionnées dans Air France.

Les membres de ce personnel sont venus montrer leur attachement à l'entreprise Air Inter et à leur emploi puisque, parallèlement, le plan Cap 93 annonce la suppression de 3 000 emplois. Manifestement, Air France n'a pas les moyens de sa participation majoritaire dans le capital d'Air Inter à hauteur de 72 p. 100. Une participation à hauteur de 50 p. 100 serait amplement suffisante pour sauvegarder le caractère de service public auquel les personnels d'Air Inter sont, de toute façon, attachés.

Il faut ouvrir le capital, privatiser de manière partielle comme le Gouvernement l'a déjà fait dans d'autres secteurs pour maintenir les compétences et le niveau de gestion de cette excellente entreprise.

Avant de conclure, je souhaite aborder devant vous le dossier de la compagnie Europe Aéro Service.

Ainsi que vous le savez, cette compagnie qui comptait 750 salariés en 1990, avec un chiffre d'affaires de 695 millions de francs, avait signé le 25 janvier 1990 avec Air Charter, filiale d'Air France, un contrat dit de progrès qui, comme son nom l'indique, devait assurer le développement de cette entreprise pour dix ans.

Ce contrat disposait qu'E.A.S. mettait sa flotte, soit quatorze avions, à la disposition d'Air Charter à charge pour celle-ci d'assurer un minimum d'heures de vol, nécessaire à la rentabilité de la flotte. E.A.S. a, par conséquent, en toute confiance, formé et embauché du personnel. Or, contre toute attente, Air Charter s'est désengagé et a rompu unilatéralement le contrat sans verser la moindre indemnité de compensation. Le résultat ne s'est guère fait attendre : en février 1991, E.A.S. a licencié 250 salariés.

Moins d'une année plus tard, cette compagnie est en situation de redressement judiciaire. Permettez-moi de m'étonner de la désinvolture d'Air France dans cette affaire ! Il ne fait pas bon pour les petites compagnies de traiter avec ce groupe qui abuse manifestement de sa position dominante.

Un plan de redressement a été proposé, lequel a été accepté par le tribunal de commerce de Perpignan. On pouvait donc légitimement penser qu'il n'était pas totalement saugrenu. Ce qui n'a sans doute pas été saugrenu, par contre, car personne n'a été surpris, a été le refus de ce plan par le conseil supérieur de l'aviation marchande, lequel aurait subi des pressions de la part d'Air France. D'autres plans ont été élaborés puis barrés de la même façon.

Monsieur le ministre, j'appellais tout à l'heure votre attention sur la nécessité de sauvegarder nos compagnies régionales. Que comptez-vous faire en l'espèce pour l'une d'entre elles, pour E.A.S. ?

Monsieur le ministre, j'ai exposé dans le peu de temps qui m'était imparti, la position du groupe du R.P.R. Non, la France ne peut brader son aviation civile à la veille de l'ouverture du marché unique européen ! J'ai, durant mon intervention, insisté sur la nécessité de mener une juste politique en faveur de l'ensemble des personnels de l'aviation civile avec lesquels je me sens totalement solidaire. La finalité d'une telle politique, ne l'oublions pas, est l'usager des transports aériens pour lequel sécurité et ponctualité sont des attentes légitimes. Le groupe du R.P.R. ne votera pas le projet de budget que vous nous présentez.

**M. Pierre Pasquini.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Robert Montdargent.

**M. Robert Montdargent.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ma première remarque portera sur la difficulté de lecture du budget de l'aviation civile, compte tenu de sa réorganisation structurelle et de la parution tardive de l'un des rapports de notre assemblée, conséquence d'ailleurs de cette observation.

Le contexte politique relatif à la discussion du budget de l'aviation civile mérite que l'on s'y attarde, d'autant qu'il sous-tend toute la politique financière. En effet, l'industrie européenne, forte de ses succès - le premier vol de l'Airbus A 340 en est l'exemple le plus récent - subit la pression américaine, notamment, à l'encontre des Airbus. Cela a déjà été souligné par plusieurs de mes collègues, rapporteurs ou orateurs.

Ainsi, repoussant les concessions européennes, qui proposaient de limiter les avances remboursables à 45 p. 100 du maximum du coût du développement des programmes futurs, les Etats-Unis, exigeant un plafond des 25 p. 100, ont lancé une action devant le G.A.T.T. Ce faisant, le gouvernement américain permet aux constructeurs de ce pays, qui ont perdu leur quasi-monopole sur le marché des avions civils, leur part ayant été ramenée de 87 p. 100 du marché mondial dans les années 80, à 67 p. 100, de faire planer, si j'ose dire, des incertitudes sur les compagnies aériennes américaines tentées d'acheter des Airbus. Boeing redoute en effet qu'avec l'A 340 et le projet d'avion gros porteur A 350, Airbus n'attaque le monopole du 347 sur le marché des long courriers, créneau où les marges du constructeur américain sont les plus substantielles.

Les Etats-Unis disposent d'une arme redoutable, la maîtrise du dollar dont le taux de change influence le montant des recettes perçues par les constructeurs civils en Europe, et les conditions de concurrence à l'échelle internationale.

Face à l'offensive américaine, il est de la responsabilité des pouvoirs publics de promouvoir, voire d'exiger, dans toutes les instances internationales, non seulement le G.A.T.T. mais aussi le G.7, des conditions équitables dans ces échanges internationaux.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter l'assurance qu'au G.A.T.T., face aux Etats-Unis, la Communauté ne va pas céder une nouvelle fois aux exigences américaines ? La Communauté, si prompt à réagir sur la conformité de toute action nationale vis-à-vis de la concurrence interne en Europe, serait mieux avisée de se préoccuper des conditions de concurrence internationale, y compris après la décision de Bruxelles concernant de Havilland.

Un autre aspect qu'il est temps de souligner concerne la pratique de la Grande-Bretagne, laquelle pourrait être également évoquée dans les instances européennes. British Airways, en effet, n'a pas commandé un seul Airbus ! Bien plus, cette compagnie vient de commander des Boeing 777 directement concurrents de nos productions. Il serait souhaitable, monsieur le ministre, de rappeler à Londres la nécessité d'un minimum de solidarité, puisque la Grande-Bretagne participe au consortium Airbus-Industrie.

J'en reviens encore un instant aux Etats-Unis.

Chacun sait que ceux-ci financent largement leur industrie civile de deux manières. Cela a déjà été évoqué, mais je ne veux pas laisser dans l'ombre ce problème.

D'abord interviennent les budgets militaires du Pentagone et de la N.A.S.A. Ainsi McDonnell Douglas a sollicité, il y a quelque temps, auprès du Pentagone, un prêt de 1 milliard de dollars. Certes la manœuvre a échoué, mais l'épisode démontre l'extraordinaire étroitesse des liens entre le Gouvernement et l'entreprise aéronautique.

De même, en 1990, McDonnell a bénéficié de prêts sans intérêts, d'un report d'impôts de 1,2 milliard de dollars, et d'avances remboursables - que l'on nous reproche dans les conditions que l'on sait - lesquelles ont été abandonnées par le Gouvernement, pour un montant de 1 milliard de dollars.

On ne peut laisser dans l'ombre de telles pratiques, d'autant que nous sommes attaqués non pour des pratiques qui ne seraient pas bonnes, mais pour des pratiques opérées par tous les grands pays de construction aéronautique dans le monde, notamment par les quatre grands.

Ensuite, les Etats-Unis financent les programmes aéronautiques par les recherches amont, dont les dépenses sont six fois supérieures, monsieur le ministre, à celles des Européens. Il s'agit d'une piste extrêmement intéressante.

Pour autant, il ne saurait être question de céder sur la question des avances, qui sont bien remboursées par nos industriels. Si cette pratique pouvait être critiquable dans les années 1970-1975, ce qu'a révélé d'ailleurs une commission d'enquête de l'Assemblée, on constate aujourd'hui que, compte tenu du succès des appareils, les avances sont bien remboursées par nos industriels. Je prends simplement l'exemple des recherches amont pour souligner que la pratique américaine devrait faire école.

Je souhaite donc que l'effort budgétaire de 1992, en crédits d'études et de recherche, soit amplifié. Certes, il bénéficie d'une augmentation de 24,4 p. 100 en autorisations de programme et de 20,6 p. 100 en crédits de paiement, mais il faut aussi regarder les volumes concernés. Mme Cresson, Premier ministre, a indiqué elle-même, devant l'Association nationale de la recherche technique, que l'effort de recherche et de développement mené par l'industrie restait insuffisant. Deux sortes d'efforts doivent être consentis : par l'industrie et par les pouvoirs publics.

Cette observation est valable pour l'aéronautique car consacrer 382 millions de francs à la recherche amont est beaucoup trop modeste. De même le plan d'action technologique moteur civil, avec ses 70 millions de francs en autorisations de programme, bénéficie à mon sens d'un concours budgétaire trop faible.

L'industrie aéronautique remboursant deux milliards de francs environ sur des avances, ces sommes devraient être consacrées en grande partie aux recherches amont.

Ma dernière observation concerne les programmes nouveaux, insuffisamment présents dans le budget, et peu représentés en terme de crédits.

Pour conclure, je formulerais une interrogation : si l'aéronautique demeure aujourd'hui l'un des atouts majeurs de notre pays, qu'en sera-t-il dans le futur ? L'aéronautique s'inscrit dans la durée et nécessite perspicacité, ambition, volonté et ténacité. Sa force première réside dans son potentiel humain. Les constructeurs ne doivent pas sacrifier l'avenir de l'industrie par des mesures de réductions d'effectifs ou de restructuration d'entreprise - comme Air France ou Sextant Avionique - car, au lieu de les fortifier, elles les fragilisent.

Par conséquent, l'avenir de l'aéronautique dépend des futurs programmes industriels qu'il faut promouvoir pour bien positionner l'industrie française dans le cadre des prochaines coopérations internationales. Je pense, par exemple, au petit moteur M 123, dérivé civil du M 88-Rafale, au gros jumbo, Airbus 350, à l'avion de cent places qui manque aujourd'hui. Nous devons penser très sérieusement à ce dernier car nous avons la chance d'avoir une gamme quasiment complète, ce qui n'était pas le cas dans les années 60 et 70. Nous devons compléter cette famille.

Je pense également à l'aviation supersonique immédiate et du futur et au dérivé civil du NH 90 qui vient d'être reporté.

Votre projet de budget, monsieur le ministre, doit s'inspirer d'une plus grande volonté face aux scandaleuses exigences américaines dont je viens de parler. Il doit être aussi plus volontariste en matière de programmes. Le groupe communiste s'abstiendra.

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

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à quelques brillantes exceptions près - généralement asiatiques, d'ailleurs - le transport aérien mondial va mal. Et, malheureusement, il va particulièrement mal en France.

Mercredi dernier, j'ai reçu, à leur demande, des délégués des personnels d'Air Inter. Le croiriez-vous ? Ils ne m'ont parlé ni de leurs salaires ni de l'aménagement de leurs salles de repos, mais de la profonde inquiétude qu'ils éprouvent pour l'avenir même de leur entreprise et, il faut le dire, pour celui du groupe Air France.

Voilà plusieurs années que je dénonce les rigidités, la sclérose de notre grande compagnie nationale. Mais que disent d'autre aujourd'hui le cabinet Arthur Andersen, le président Bernard Attali et, finalement, que reconnaît le programme Cap 93 que j'ai trouvé ce matin en arrivant dans mon bureau ?

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Vous étiez pour la fusion !

**M. Gilbert Gantier.** Une entreprise c'est, avant tout, un personnel uni vers un même but. Aujourd'hui, on parle de 3 000 suppressions de postes. Mais n'y a-t-il pas, depuis trop longtemps, trop de placards dorés dans cette compagnie ? Est-on sûr, à l'inverse, d'utiliser au mieux toutes les compétences ? Est-on certain de bien stimuler tous les dévouements ?

Il faudrait surtout recapitaliser l'entreprise afin qu'elle puisse enfin acquérir une flotte moderne et cesser de perdre des parts de marché. N'ai-je pas rappelé maintes fois que la loi de 1948 permet, depuis quelque quarante-trois ans, d'ouvrir le capital d'Air France sans la privatiser ni même attenter au dogme présidentiel du « ni-ni » ? Comme la mythologie ambiante n'a pas changé, comme l'état de la compagnie et celui de l'épargne publique ne permettent pas aujourd'hui de faire mieux, c'est donc la B.N.P., entreprise publique, qui est contrainte d'apporter une contribution financière à Air France, contribution utile, certes, mais très insuffisante pour faire face aux réels besoins d'investissement.

Je ne m'étais pas opposé au principe du regroupement de nos trois grandes compagnies, Air France, Air Inter, U.T.A., parce qu'il me paraissait susceptible d'être la source d'importantes économies d'échelle. Mais j'avoue que la réorganisation est opérée dans des conditions telles qu'il semble que la greffe prenne mal. On ne paraît guère s'être soucier de ce que l'on appelle la culture d'entreprise, et les salariés d'Air Inter

et d'U.T.A. ont l'impression d'être pris en otages par la technostucture d'Air France, alors que ces deux compagnies se portent plutôt moins mal que la maison mère.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** C'est vrai !

**M. Gilbert Gantier.** Est-ce pour en arriver là qu'il a fallu plaider à Bruxelles la nécessité du regroupement et consentir, déjà, des concessions importantes à Sir Leon Brittan sur certaines dessertes ?

Puisque j'aborde ce problème, je vous demande, monsieur le ministre, de nous faire part de vos réflexions et de votre stratégie en ce qui concerne l'ouverture très prochaine du marché du transport aérien en Europe. La France se trouve au confluent d'un très grand nombre de lignes aériennes. C'est une chance si l'on est plus performant, plus dynamique, plus ingénieux que les autres ; c'est une malchance dans le cas contraire. Etes-vous certain, par exemple, que nos lignes intérieures les plus rentables ne risquent pas d'être pillées par la concurrence européenne cependant que nos compagnies nationales devront se partager les liaisons déficitaires ?

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Ils vont les fermer !

**M. Gilbert Gantier.** Un autre problème, dont la solution devient urgente et pour lequel Bruxelles ne nous aide guère, est celui du bénéfice de la cinquième liberté dont jouissent les compagnies américaines en Europe, ce qui leur donne le droit de faire du cabotage sur notre continent. Ainsi une compagnie aérienne américaine peut venir de New York, prendre des passagers à Paris pour les emmener à Rome, alors qu'Air France ne peut pas prendre de passagers à New York pour les emmener à Dallas. Cela tient aussi bien à des raisons juridiques - nous n'avons pas le droit de cabotage aux Etats-Unis - que pour des raisons de fait : les bâtiments mêmes des grands centres aériens américains - les *hubs* - appartiennent, généralement, à des compagnies aériennes qui se gardent bien, on les comprend d'ailleurs, de laisser entrer le loup dans la bergerie.

J'ai parlé de la compétitivité de nos entreprises aériennes et je voudrais, à cet égard, dire un mot de fiscalité et vous poser, monsieur le ministre, trois questions précises.

Premièrement, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas supprimé la taxe intérieure sur les produits pétroliers utilisés par nos compagnies intérieures, comme il s'était engagé à la faire ?

Deuxièmement, pourquoi la taxe dite de sécurité dont notre rapporteur a parlé, croit-elle si vite et pourquoi est-elle utilisée à des fins si éloignées de son objet, par exemple à construire des logements pour la gendarmerie de l'air ou pour la police de l'air et des frontières ?

Troisièmement, pourquoi le budget du B.A.N.A., le budget annexe de la navigation aérienne, progresse-t-il si rapidement ? Selon le tableau que j'ai trouvé à la page 51 du rapport écrit de M. Inchauspé, Air Inter devra payer, en 1992, près de deux fois ce qu'elle payait en 1990, près de vingt fois ce qu'elle payait en 1986. Une telle progression n'est pas acceptable, quelles que soient les explications que vous pourrez en donner.

Je dirai un mot, pour conclure, de la construction aéronautique. Je ne reviendrai pas sur l'incompréhensible attitude de Sir Leon Brittan à propos de l'affaire De Havilland. Alors qu'il n'existe, dans le monde dit « libre », que trois constructeurs pour ce que l'on appelle les gros porteurs - ce qui permet, par exemple, à Boeing de faire de vingt à trente millions de dollars de bénéfice sur chaque 747 vendu parce que cet avion est sans concurrent - il n'existe pas moins de dix constructeurs pour les avions de moins de cent places. Le *niet* de Bruxelles a donc été un coup bas pour éviter un rapprochement qui aurait pu être utile pour l'Europe. Ne devrait-on pas, comme M. Martre, président de l'Aérospatiale, l'a suggéré hier sur une chaîne de télévision, réviser le traité de Rome pour qu'il puisse prendre mieux en compte les réalités extérieures de la Communauté ?

Mais nous avons également à nous battre, monsieur le ministre, dans les négociations du G.A.T.T. Les Américains souhaitent limiter à 25 p. 100, au maximum, le niveau des avances remboursables pour le lancement de nouveaux avions. Si l'on observait cette contrainte, le très gros Airbus, l'Airbus de plus de 600 places, qui est fort avancé dans les cartons, deviendrait impossible à financer, donc à mettre réel-

lement en chantier, alors même que l'Europe de l'an 2000 pourrait devenir le plus grand marché aéronautique mondial. Allez-vous, monsieur le ministre, trouver à Bruxelles, sur ce point essentiel, une aide plus constructive que celles que le transport aérien a reçues jusqu'ici ?

Je ne parlerai pas, faute de temps, de l'espace mais le rapporteur spécial a déjà traité de ce sujet important. Je me limiterai aux quelques observations que je viens de faire sur la construction aéronautique et sur nos compagnies aériennes.

Vous ne serez pas étonné que le groupe de l'U.D.F. ne vote pas vos crédits, monsieur le ministre, car la politique du Gouvernement ne nous semble pas à la hauteur des défis auxquels nous devons faire face, aussi bien dans le domaine du transport aérien que dans celui de la construction aéronautique. Elle n'est pas non plus à la hauteur de notre tradition aéronautique française. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, messieurs les rapporteurs, avec l'aviation civile, la météorologie nationale et l'espace, dont les projets de budgets pour 1992 vous sont soumis aujourd'hui, nous disposons d'un pôle cohérent, où se rassemblent des techniques et des activités industrielles très proches et très complémentaires. Les hasards de la vie parlementaire et de la discussion budgétaire peuvent parfois donner l'impression que certains budgets disparates sont présentés ensemble pour des raisons circonstancielles. Dans le cas présent, il n'en est rien. On sait par exemple que les techniques spatiales ont révolutionné les prévisions météorologiques. De même, le lien entre l'aéronautique et l'espace est historique : l'un a procédé de l'autre et les industriels les plus importants et les plus compétitifs sur la scène mondiale, je pense bien entendu pour ce qui concerne la France à l'Aérospatiale, conservent cette double vocation. Il est d'ailleurs probable qu'à l'avenir, ces deux domaines se recouperont encore davantage avec des projets comme Hermès ou les avions hypersoniques. D'une certaine manière, ce regroupement au sein du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, prépare cet avenir, encore un peu futuriste. Il en porte en tout cas l'ambition.

Le projet de budget de l'aviation civile, de la météorologie et de l'espace s'élève pour 1992 à 11,754 milliards de francs d'autorisations de programme. Dans cet ensemble, le budget annexe s'élève à 5,667 milliards de francs en recettes et dépenses nettes, soit à structure constante, une progression de 6,3 p. 100.

Le budget de la météorologie s'élève, lui, à 1,180 milliard de francs en moyens de paiement et à 1,170 milliard de francs en moyens d'engagement. La progression de 38 p. 100 qui en résulte est très forte en raison du transfert sur ce budget des 661 emplois de la météorologie, qui étaient inscrits jusqu'en 1991 au budget de l'aviation civile. A structure constante, les moyens de paiement progressent de 4,5 p. 100.

Enfin, le budget de l'aviation civile et de l'espace s'élève à 9,699 milliards de francs en moyens d'engagement et à 10,382 milliards de francs en moyens de paiement. Par rapport à 1991, il intègre deux évolutions : une diminution des dépenses ordinaires résultant du transfert de l'essentiel des emplois et des crédits de fonctionnement sur le budget annexe ; la prise en compte des crédits spatiaux, qui sont constitués pour l'essentiel de la subvention au C.N.E.S., d'un montant de 7,750 milliards de francs, soit une progression de 8,3 p. 100 par rapport au budget réel 1991.

Outre l'acquisition de cette nouvelle dimension avec l'espace, le projet de budget pour 1992 comporte une nouveauté très importante, l'institution du budget annexe de l'aviation civile et la poursuite du développement d'une véritable démarche commerciale au sein de la météorologie. Je commencerai précisément par ce dernier point.

La collecte et le traitement d'informations météorologiques est un domaine en plein développement, soumis à une très forte concurrence internationale. La direction de la météorologie a su saisir les nouvelles opportunités techniques pour créer des services nouveaux, en s'appuyant notamment sur le système du kiosque téléphonique ou télématique qui s'est développé en France beaucoup plus que partout ailleurs dans

le monde. De 34 millions de francs en 1989, les recettes provenant de ses services et rattachées par voie de fonds de concours à son budget ont atteint 60 millions de francs en 1991. Cela montre, me semble-t-il, l'étendue du gisement dont dispose la météorologie. Je souhaite, à cet égard, que la météorologie nationale puisse trouver les meilleurs moyens pour assurer encore mieux ses missions de service public et offrir des prestations concurrentielles. De ce point de vue, je me félicite des efforts de la météorologie, qui s'est ainsi engagée dans une perspective prometteuse et ambitieuse pour le service public.

Cette réforme répond à un souhait souvent exprimé par votre commission des finances. Elle comporte plusieurs avantages à mes yeux. Elle permet d'abord de préserver l'unité de l'aviation civile, dont tous les services sont englobés dans le budget annexe, à l'exception de la construction aéronautique, qui dispose d'un financement spécifique. Cet outil moderne de gestion permet de renforcer la cohérence des diverses activités du service public de l'aviation civile. Comme le souligne M. Inchauspé et M. Léron, ce budget annexe assure la transparence financière et permet de percevoir la totalité des ressources qui financeront les équipements et les services dus aux compagnies aériennes et aux passagers. M. Inchauspé s'est interrogé sur l'opportunité d'une nouvelle augmentation des taxes et redevances. Celle-ci est justifiée par l'accroissement du trafic qui rend indispensable l'augmentation des capacités et la modernisation des moyens de l'aviation civile pour maintenir un haut niveau de sécurité et améliorer la qualité du service rendu. S'agissant de l'augmentation de la taxe de sécurité et de sûreté prévue en 1992, elle est payée par le passager et n'a aucune incidence sur la situation financière des transporteurs aériens, qui jouent uniquement un rôle de collecteur de taxe. Pour un vol intérieur, par exemple, la majoration de quatre francs de la taxe équivaut à une augmentation de 0,7 p. 100 du billet, en moyenne, l'incidence étant naturellement encore plus faible pour les vols longs courriers. S'agissant des petits et moyens aéroports, que M. Inchauspé a évoqués, je rappelle qu'un certain nombre d'aéroports de province sont d'ores et déjà soumis à la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

La très forte croissance du trafic aérien - plus de 50 p. 100 en cinq ans - a conduit à augmenter considérablement les investissements pour lutter contre la saturation de l'espace aérien français. Pour 1992, le projet de budget prévoit un programme d'un montant de 1,1 milliard de francs qui porte essentiellement sur quatre domaines : la réalisation de la cinquième génération du système d'assistance automatisée au contrôle du trafic aérien - Cautra 5 - qui dote la France d'un système utilisant les technologies les plus avancées ; deuxièmement, l'équipement en radars de nouvelle génération, qui permettra d'accroître la fluidité et la sécurité du trafic aérien ; ensuite, la modernisation des centres de contrôle et la formation au moyen de simulateurs ; enfin, l'amélioration des liaisons air-sol et des télécommunications entre les centres de contrôle.

Un autre programme doté, dans ce projet de budget, de 271,6 millions de francs en autorisations de programme porte sur les équipements de sûreté des aéroports, en particulier pour faire face aux techniques souvent sophistiquées des terroristes, et sur la modernisation du patrimoine aéroportuaire par l'adaptation des plates-formes au développement du trafic aérien, la création de nouvelles pistes, ou la remise à niveau du patrimoine immobilier.

Notre ambition est de conforter la place de carrefour aérien de notre pays en Europe et sa place en tant que destination. Il faut donc aussi avoir une ambition pour les hommes qui assurent le contrôle et l'écoulement du trafic aérien. C'est la raison pour laquelle, le 10 juillet dernier, j'ai signé un protocole avec les principales organisations représentatives des personnels de l'aviation civile. Pour faire face à la forte croissance du trafic, ce protocole prévoit le recrutement de 700 contrôleurs, ingénieurs, électroniciens et techniciens de la navigation aérienne au cours des trois prochaines années. Les nécessaires évolutions statutaires et indemnitaires liées à l'évolution des métiers du contrôle aérien ont été décidées. Ce sont 230 recrutements qui sont d'ores et déjà inscrits au budget annexe de l'aviation civile, mais, compte tenu du délai de formation, qui est assez long, leur action ne fera sentir ses effets que dans quelques années. Ils seront fort heureusement précédés par les contrôleurs recrutés et formés entre-temps au titre du protocole précédent.

Vous le voyez, monsieur Mignon, vous qui avez évoqué cette question tout à l'heure, la concertation que vous avez souhaitée a déjà eu lieu et elle a abouti à la signature de ce protocole.

Mais, bien entendu, on ne peut aborder la question du contrôle aérien en France sans prendre en compte sa situation géographique : 50 p. 100 du trafic européen traverse le ciel français. C'est un chiffre extraordinaire.

La densité du trafic est telle, dans le ciel européen, que toute difficulté observée en un point important se répercute progressivement partout ailleurs, notamment en France. Cette situation plaide pour la mise en place d'un système coordonné. Les ministres de la commission européenne de l'aviation civile ont décidé la mise en place d'un centre européen chargé d'effectuer la régulation du trafic aérien. Il est maintenant indispensable d'harmoniser et d'intégrer au plus vite les systèmes de contrôle européen. Comme le soulignait M. Léron, tout à l'heure, certaines fonctions doivent être coordonnées au niveau international européen. Cette coordination devrait assurer un rythme d'équipement cohérent pour l'ensemble des pays concernés et optimiser l'utilisation des ressources. Je serai, personnellement, amené à faire des propositions en ce sens dans les prochains mois.

S'agissant, enfin, de l'utilisation de l'espace aérien militaire en période de pointe, j'indique à M. Mignon qui a fait cette suggestion tout à l'heure, qu'il existe déjà des accords. Je pense, en tout cas, que cette idée mérite une réflexion complémentaire, notamment au niveau européen où le problème se pose également.

Dans les trois domaines de l'aéronautique, de la météorologie et de l'espace, l'Europe constitue un champ de réussite exceptionnel. Des capacités industrielles que nous avions perdues ont pu être reconstituées grâce à elle. Des savoir-faire ont même été restaurés.

L'histoire d'Airbus Industrie témoigne de la nécessité de la coopération européenne. Elle plaide pour une politique industrielle européenne forte, qui doit être un des piliers de la construction européenne qui ne saurait être réduite, comme on le voit parfois, à une simple zone de libre-échange.

A peine plus de vingt ans d'existence ont permis à Airbus Industrie de conquérir 30 p. 100 du marché mondial et de hisser l'Europe au deuxième rang des constructeurs. Vous connaissez la formule saisissante qui résume parfaitement cette envolée : un avion par mois en 1975, un par semaine en 1985, un par jour ouvrable en 1995.

Avec le premier vol, vendredi dernier, de l'Airbus A 340, de nouveaux horizons s'ouvrent aux Européens réunis, ceux des avions gros porteurs long-courriers, jusqu'ici domaine exclusif des constructeurs américains. A ce propos, et après M. Inchauspé, je tiens à adresser toutes mes félicitations au pilote de ce premier vol, le commandant Baud, mais aussi, naturellement, car il s'agit d'une réussite collective, à tous les chercheurs, ingénieurs, techniciens et ouvriers qui ont permis ce bel événement.

Le seul point d'ombre porté à cette réussite, c'est évidemment la procédure engagée au G.A.T.T. par les Américains contre le consortium Airbus. Je partage l'inquiétude de M. Montdargent, mais vous le pensez bien, des dispositions ont été prises. La France et les autres pays européens souhaitent sortir de ce contentieux en reprenant les négociations. Ils ont fait un certain nombre de propositions à la partie américaine, qui n'a pas encore répondu. Les mesures appropriées seront prises en fonction de la réaction américaine.

En tout état de cause, je tiens à le dire à M. Montdargent, à M. Gantier et à tous ceux qui ont abordé cette question tout à l'heure, les Européens ne laisseront pas démanteler leur industrie aéronautique. Cette volonté a été très clairement affirmée. Je l'ai déjà exprimée devant mes collègues européens. Croyez bien que le Gouvernement français sera très attentif, dans les prochaines semaines, à la suite des événements.

Dans le domaine de l'industrie aéronautique, le projet de budget pour 1992 prévoit 2,205 milliards de francs en autorisations de programme au profit des programmes aéronautiques civils et 2,215 milliards de francs en crédits de paiement. Ce budget tire les conséquences de l'achèvement du développement de certains grands programmes, en particulier de l'Airbus A 320 et de l'arrivée à maturation du programme A 330-A 340.

M. Dollo, dans son rapport, s'est inquiété des conséquences de la réduction des programmes militaires sur le secteur de la construction aéronautique. Je lui fais remarquer que les constructeurs se trouvent aujourd'hui dans une bien meilleure situation pour faire face à cette évolution, puisque la part des programmes civils n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Pour vous donner un exemple, celui de la S.N.E.C.M.A., ce pourcentage était de 29 p. 100, il y a dix ans; il est de 64 p. 100 en 1990.

Le gros moteur GE 90, conçu en collaboration entre S.N.E.C.M.A. et General Electric, est doté de 417 millions de francs en autorisations de programme et de 415 millions de francs en crédits de paiement. Ces crédits, sous forme d'avances remboursables, correspondent à la participation de l'Etat aux coûts de recherche-développement supportés par la S.N.E.C.M.A. pour ce moteur, moteur qui a, comme on l'a rappelé tout à l'heure, reçu sa première commande ferme de British Airways en août dernier pour motoriser quinze Boeing 777.

Monsieur Inchauspé, la régulation des crédits intervenue en mars dernier n'a pas eu d'incidence sur le développement de ce programme qui, par ailleurs, avait pris du retard, faute d'une compagnie de lancement. C'est maintenant chose faite. Le programme reprend son cours, et l'Etat tient ses engagements.

Vous m'avez interrogé, monsieur le rapporteur spécial, sur l'ouverture à des actionnaires privés du capital de la S.N.E.C.M.A. La question est, en fait, plus généralement, celle de l'ouverture du capital des entreprises publiques. Comme vous le savez, le Gouvernement n'a pas encore défini les entreprises qui pourraient être concernées. S'agissant de la S.N.E.C.M.A. et d'Aérospatiale, leurs activités militaires justifieraient en tout état de cause une réflexion particulière.

Toujours dans le domaine des moteurs, des avances remboursables couvriront 30 p. 100 des frais de recherche et de développement du programme de turbine d'hélicoptère Arriel 2 de Turboméca. Le marché potentiel de ce moteur est estimé à 2 000 unités.

Puisque j'évoque les hélicoptères, je voudrais parler du NH 90, qui a été cité par plusieurs d'entre vous.

Lors du lancement de la coopération européenne sur cet hélicoptère militaire de transport tactique, la possibilité d'une version civile a effectivement été envisagée. La direction des programmes aéronautiques civils a d'ailleurs passé un marché de 8 millions de francs avec l'Aérospatiale pour étudier cette hypothèse.

Il se révèle que cela demande une refonte très importante du programme pour présenter sur le marché une version susceptible de prendre la suite du Super Puma MK II après l'an 2000. Dès lors, compte tenu de l'ampleur des programmes soutenus actuellement, je ne pense pas utile de participer dès à présent au financement. Il ne s'agit pas, monsieur Inchauspé, de renoncer, mais seulement d'attendre une période plus favorable.

Parmi les autres grands programmes soutenus, je citerai le Falcon 2000, un nouveau biracteur d'affaires et, bien sûr, les avances remboursables destinées aux Airbus long courrier gros porteurs A 330 et A 340, qui s'élèveront en 1992 à 895 millions de francs en autorisations de programme et à 913 millions de francs en crédits de paiement.

Cette réussite en entraîne d'autres dans son sillage. Je pense à l'industrie des équipements qui doit renforcer ses moyens industriels pour faire face à l'augmentation des cadences de production des A 320, des ATR, et demain, des A 330-A 340.

Les soutiens apportés par l'Etat en fournissent les moyens puisque ceux-ci ont doublé depuis 1988.

Par ailleurs, pour préparer l'avenir, les crédits de recherche sont en augmentation de 24 p. 100 avec 467 millions de francs en autorisations de programme.

Toutes ces industries se déploient désormais à l'échelle du monde, nouant des alliances et des coopérations soit au plan européen, soit de façon bilatérale ou multilatérale.

La météorologie a, quant à elle, anticipé sur le mouvement d'ouverture du monde. Elle est par définition internationale. Le niveau européen est donc pour elle un niveau adéquat, susceptible de lui fournir, par un financement commun, les moyens lourds de calcul et de prévision qui lui sont nécessaires.

C'est encore plus vrai pour l'imagerie satellitaire, pour laquelle l'organisation Eumetsat, qui conçoit et met en œuvre les systèmes européens de satellites météorologiques, a été créée en 1986. C'est donc à ce titre qu'elle gère aujourd'hui les satellites Météosat et qu'elle travaille, en liaison avec l'Agence spatiale européenne, à la définition des programmes futurs de satellites.

J'en viens à l'espace, sujet abordé par plusieurs d'entre vous.

La France est la troisième puissance spatiale, et elle entend conserver ce rang en menant une politique de programmes spatiaux équilibrée entre ses partenaires européens, ses autres partenaires américains et soviétiques et ses propres programmes. M. Inchauspé a d'ailleurs très bien décrit la situation.

C'est naturellement avec les Européens que la France a toujours manifesté les ambitions les plus grandes, puisqu'il s'agit, après la maîtrise de nos propres moyens de lancement, de nous doter des moyens d'envoyer un Européen dans l'espace.

Ces moyens, ce sont Ariane 5, l'avion spatial Hermès et la station orbitale Columbus. Ces deux derniers programmes feront l'objet des discussions de la conférence de Munich, les 18 et 19 novembre prochains. Si, comme je l'espère - et nous ferons tout pour - cette conférence est un succès, le premier vol d'Hermès aura lieu en 2002 et Columbus sera déployé dans l'espace entre 1998, avec le lancement du module qui sera attaché à la station internationale *Freedom*, et 2003, date à laquelle sera lancé par Ariane le module autonome appelé M.T.F.F., desservi ensuite par Hermès.

L'Europe prendra alors place parmi les quelques puissances mondiales - Etat-Unis, U.R.S.S. et probablement le Japon - qui maîtriseront l'envoi d'hommes dans l'espace.

La France mène une politique de coopération bilatérale avec les Etats-Unis et l'Union soviétique. Avec les Etats-Unis, cela se traduira par la mise en orbite, au cours de l'été 1992, du satellite océanographique Topex Poséidon, avec l'Union soviétique par la participation d'un spationaute français au vol Antares au cours de l'été 1992. Cela fait suite à l'accord que j'ai signé en novembre 1988 avec les Soviétiques.

La France mène aussi - à travers le C.N.E.S. - ses propres programmes nationaux, notamment dans le domaine de l'observation de la terre, où elle se situe au premier rang mondial. Depuis janvier 1990, Spot 2 a pris le relais de Spot 1. Spot 3 est prêt à être lancé et Spot 4 se développe en étroite synergie avec le programme militaire Hélios, que j'avais décidé, en tant que ministre de la défense, en janvier 1986. Cela donne une idée de la longueur des délais nécessaires pour mettre en œuvre des programmes aussi importants et cela montre aussi que la coopération entre programmes civils et programmes militaires est possible et souhaitable, et que les synergies font d'ailleurs économiser beaucoup d'argent.

Vous avez parlé, monsieur Fourré, de la création d'une agence européenne des satellites de contrôle, idée exprimée au sein de l'U.E.O. Il a été décidé que la France soutiendrait cette idée dont la mise en œuvre dépend maintenant de l'U.E.O.

Dans le domaine de l'espace, la France et les Français dans leur vie quotidienne, même s'ils n'en sont pas toujours conscients, récoltent désormais les fruits d'une politique ambitieuse menée depuis plusieurs années. M. Gantier a évoqué le souhait de certains en Europe de voir l'Agence spatiale revenir dans le cadre de l'Europe des Douze. Cette idée n'est pas à l'ordre du jour. L'agence spatiale européenne est une grande réussite et il me paraît inutile de changer ce qui réussit. Je souhaite que le quarante-septième tir de la fusée Ariane, demain soir, vienne confirmer ce succès. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Je voudrais enfin, pour répondre à vos questions et compléter ce vaste panorama, évoquer la situation du transport aérien, qui traverse aujourd'hui l'une de ses crises les plus graves.

La guerre du Golfe et ses conséquences affectent lourdement le résultat des compagnies aériennes en 1991. Les chiffres ont été donnés dans la presse ce matin : près de 15 milliards de francs de déficit pour les compagnies aériennes en 1990. Le trafic de l'ensemble des compagnies européennes, qui avait été amputé de 15 p. 100 au premier trimestre de 1991, ne se rétablit que très progressivement. Même le trafic domestique est touché et les compagnies charter le sont encore davantage.

En France comme dans le reste du monde, la plupart des transporteurs connaissent des difficultés financières. Certaines compagnies ont dû déposer leur bilan. D'autres, et je pense naturellement au groupe Air France, se sont engagées dans une politique de renforcement et d'acquisition d'une dimension mondiale. La restructuration actuelle du groupe Air France répond notamment à cette exigence car le *status quo* serait à terme mortel pour notre compagnie nationale.

On fait certains commentaires ici ou là sur les inquiétudes du personnel. Il est normal que, dans une période de forte restructuration, indispensable, les personnels se posent des questions. Je souhaite qu'on y réponde dans le cadre de la concertation instaurée par la direction du groupe Air France et qu'en tout état de cause, le débat soit aussi large que possible.

Il est clair, monsieur Gantier, que le cadre réglementaire européen tel qu'il est prévu actuellement par la Commission européenne dans le « troisième paquet » risquerait de fragiliser encore davantage les compagnies. Il faut tenir compte de la spécificité de ce secteur et de sa situation actuelle dans la mise en œuvre de l'unification européenne.

La France entend agir pour qu'un débat d'idées ait lieu à un niveau politique, et suffisamment tôt pour orienter les travaux vers plus de réalisme. En effet, s'il doit y avoir ouverture, libéralisation, création d'un véritable marché commun des transports aériens en Europe, il faut tenir compte des particularités de ce secteur. Ce qui s'est passé au cours des dernières années aux Etats-Unis devrait nous donner à réfléchir.

Je n'ai pas parlé de l'affaire de Havilland et de ses conséquences sur l'idée que nous nous faisons de la construction européenne parce qu'on en a beaucoup parlé déjà, et je suis prêt à y revenir dans les questions ; mais l'on voit à travers toutes ces évocations que l'Europe est à la fois une exigence et un combat. Dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace et de la météorologie, c'est une réussite remarquable. D'ailleurs, chaque fois que l'on veut parler des grands succès de l'Europe, les premiers mots qui viennent à l'esprit sont Airbus et Ariane.

Au-delà des difficultés normales de la construction européenne, qui est une grande aventure, difficile mais nécessaire, nous devons tous être persuadés que c'est la seule voie qu'il nous faut savoir suivre. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Monsieur le ministre, ma question concerne l'avenir et le développement de l'entreprise Air Inter.

Depuis l'achat d'U.T.A. par Air France, les salariés d'Air Inter redoutent une perte d'autonomie avec, en corollaire, des risques quant au développement de l'entreprise.

Nul ne songe à mettre en cause une recherche de synergie entre les différentes entreprises françaises de transport aérien, mais celle-ci était et demeure possible sans qu'il y ait fusion, absorption, allais-je dire. Le principe des holdings, par exemple, est plus souple.

L'an dernier déjà, j'alertais votre prédécesseur sur l'intérêt de préserver la spécificité et le savoir-faire, « la culture d'entreprise », adaptés à un produit bien particulier, le transport intérieur ou intra-européen. L'utilisateur attend sans cesse davantage de souplesse, de rapidité et ce transport est un métier tout à fait particulier.

Le récent plan « Cap 93 » présenté par la direction d'Air France a largement inquiété les personnels d'Air Inter. Ils ont manifesté toutes catégories confondues pour faire connaître leur désaccord et leur inquiétude, que je partage avec bon nombre des mes collègues.

Outre le fait que le document ne fait jamais référence au service public, ni à la mission d'aménagement du territoire des lignes aériennes, l'inquiétude vient en particulier de l'accent mis par « Cap 93 » sur l'amélioration du rabattement des usagers d'Air Inter vers Air France. Ce trafic ne correspond qu'à 10 p. 100 du trafic d'Air Inter. Et ce plan néglige toute vision du développement du trafic intérieur et du redéploiement d'Air Inter en Europe.

Déjà, les décisions prises dans le secteur informatique et l'abandon du programme Antarès au profit d'Amadeus avaient créé une vive émotion. En effet, Antarès devait garantir une réelle souplesse et des facilités d'enregistrement pour les usagers, ce qui était très important pour les services du transport intérieur à courte distance. Cet abandon pénalise le développement d'Air Inter.

À terme, les choix stratégiques, qui ne sont plus effectués par Air Inter, risquent d'obérer le rayonnement de l'entreprise.

L'an dernier, lors du débat budgétaire, votre prédécesseur annonçait le maintien de la spécificité d'U.T.A. et d'Air Inter dans le groupe. Depuis, U.T.A. a été absorbée, sans d'ailleurs que les personnels aient été associés ou écoutés. L'indépendance d'Air Inter ne saurait être soumise à cette épée de Damoclès. Il convient de définir un cadre institutionnel qui la garantisse.

J'insiste sur le fait que cette indépendance, dans le cadre d'une collaboration avec Air France, constituerait un atout face à la concurrence sur le marché européen. Quelles sont, monsieur le ministre, vos orientations en la matière ? *(Approbatifs sur divers bancs.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Madame le député, le transport aérien est entré dans une ère de turbulences, dans une période de compétition sans merci. Cette compétition est due bien évidemment aux grandes compagnies européennes comme Lufthansa et British Airways, aux compagnies américaines qui disposent d'une puissance exceptionnelle, mais aussi aux compagnies asiatiques qui commencent à arriver sur le marché et qui sont tout aussi redoutables.

Dans ce contexte marqué par une intensification de la concurrence, le groupe Air France, qui s'est constitué en tant que groupe depuis 1990, devait prendre les mesures d'adaptation nécessaires pour renforcer sa compétitivité et se hisser, si possible, au tout premier rang mondial.

C'est la raison pour laquelle la direction d'Air France a élaboré un projet de plan stratégique, avec deux objectifs : la restauration des équilibres économiques fondamentaux et la reprise du développement de l'activité en s'appuyant sur la qualité de service et sur l'adhésion des personnels.

Quatre mesures essentielles ont été prévues, que je vous rappelle :

Premièrement, le renforcement de la cohésion du groupe, avec la création de nouvelles structures communes et la clarification de ses différentes entités ;

Deuxièmement, la simplification des structures internes de la compagnie nationale, de façon à faire preuve d'une plus grande souplesse et à mieux réagir aux évolutions du marché ;

Troisièmement, l'adaptation du réseau international pour une meilleure desserte des axes stratégiques et la modernisation de sa flotte ;

Quatrièmement enfin, l'amélioration de la productivité et de la compétitivité.

Bien entendu, la mise en œuvre de ce plan relève de l'autonomie de gestion de l'entreprise, mais le ministre de tutelle y est associé de près. La concertation doit associer tous les intéressés à l'intérieur du groupe. Cette concertation, déjà engagée, doit se poursuivre au sein des groupes de travail qui ont été récemment constitués et des différentes instances de représentation des personnels. Croyez bien que je serai particulièrement attentif à ce qu'elle se déroule dans de bonnes conditions.

Air Inter a un rôle tout particulier à jouer au sein du groupe. Cette compagnie doit conserver et conservera sa spécificité. Je vous rappelle d'ailleurs, que, contrairement à un certain nombre de propos un peu surréalistes que j'ai entendus ces derniers jours, elle vient d'être autorisée, à la suite de son changement de statut, à exploiter sept lignes européennes sous son propre pavillon. C'est bien la preuve qu'elle continuera à exister en tant que telle. Elle conservera à l'intérieur du groupe Air France son identité et son autonomie de gestion à laquelle, je le répète, le Gouvernement est très attaché.

Cela ne veut pas dire que le groupe Air France disparaisse, et il est nécessaire de mettre en place au sein de ce groupe toutes les structures et toutes les coordinations nécessaires pour faire bénéficier notre compagnie nationale de toutes les synergies possibles.

Dans la situation quasiment tragique du transport aérien international, ainsi qu'en témoigne le nombre de faillites aux Etats-Unis et à travers le monde, il est nécessaire de savoir resserrer toutes les énergies autour de notre compagnie nationale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Bernard Pons.** Les personnels seront sûrement satisfaits d'une telle réponse !

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

**M. Jean-Pierre Fourré.** Monsieur le ministre, je vous interrogerai, comme l'a déjà fait M. Mignon, sur l'avenir de l'entreprise E.A.S., qui est actuellement en règlement judiciaire. J'associe à ma question mon collègue Pierre Estève.

L'entreprise E.A.S. avait passé avec Air Charter un accord de concession d'heures de vol. Or la réduction du trafic aérien a amené Air Charter à réduire l'affectation d'heures de vol à E.A.S., entreprise française, alors même qu'elle maintenait ses engagements de sous-traitance avec des entreprises étrangères. E.A.S. est donc menacée de disparition et des licenciements sont à redouter.

J'insiste sur les graves conséquences qu'une telle situation aurait sur la région de Perpignan où est installée, en particulier, la partie industrielle d'E.A.S. Sauver les 400 emplois de cette société sur Orly et 140 à Perpignan me paraît essentiel.

Quelles sont, monsieur le ministre, vos intentions et les actions que vous pouvez entreprendre afin de favoriser une reprise d'E.A.S. assurant la pérennité de l'entreprise ?

Plus généralement, ne convient-il pas de mieux réglementer et de mieux contrôler les rapports de sous-traitance, particulièrement lorsque des entreprises publiques y font appel ? En effet, on ne saurait accepter qu'à chaque revers du marché ou à chaque réduction du trafic, des entreprises françaises disparaissent. Ce sont, en effet, des savoir-faire qui s'en vont, des équipes se disloquent, et qui nous manquent cruellement lorsque la reprise s'amorce.

Les rapports actuels de sous-traitance précarisent totalement les entreprises qui y répondent et affaiblissent notre économie. Monsieur le ministre, que comptez-vous donc faire tant pour la pérennité d'E.A.S. que pour le maintien des emplois et, bien sûr, pour l'avenir de l'ensemble de la sous-traitance du transport aérien ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je répondrai à M. Fourré, et par la même occasion à M. Estève qui, je le sais, est très préoccupé par la situation de l'entreprise E.A.S. ...

**M. Bernard Pons.** Et M. Mignon ?

**M. Jean-Claude Mignon.** Mais oui ! Et moi ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** ... que cette entreprise a été confrontée depuis 1989 à des difficultés financières liées au déclin du marché charter, lequel est très dépendant du trafic touristique. Or, E.A.S. réalisait l'essentiel de son activité pour le compte d'Air Charter international. L'activité de cette société s'est fortement dégradée avec la guerre du Golfe et elle n'a pas pu maintenir ses engagements initiaux. E.A.S. a donc été conduite, en mai dernier, au dépôt de bilan.

Un plan de reprise a été présenté et accepté par le tribunal de commerce de Perpignan le 20 août dernier, en l'absence d'autres candidats. Le 25 septembre, lors de l'examen par le Conseil supérieur de l'aviation marchande, le repreneur a annoncé, en séance, qu'il retirait sa proposition. Contrairement à ce qu'a laissé entendre M. Mignon, c'est bien le repreneur qui a retiré sa proposition. Il n'y a aucune autre raison à l'échec du plan de reprise.

Le tribunal de commerce de Perpignan a ouvert un nouveau délai, qui expire le 15 novembre prochain, pour permettre le dépôt éventuel de nouveaux projets de reprise.

Dans le contexte actuel du transport aérien, sur lequel je ne reviendrai pas, et alors que de nombreuses compagnies éprouvent des difficultés financières extrêmement graves, particulièrement dans le domaine charter, il est sûr que les pers-

pectives de reprise d'E.A.S. sont incertaines. Toutefois, dans l'hypothèse, attendue, d'une reprise du trafic touristique en 1992, Air Charter pourrait à nouveau faire appel à ses services. Mais un tel projet, bien évidemment, ne pourrait constituer que l'un des éléments d'un dispositif plus global de redressement de l'entreprise, redressement que je souhaite rapide.

**M. Jean-Pierre Fourré et M. François Massot.** Très bien !

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

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Monsieur le ministre, ma question concernera l'avenir du site d'Orly et j'y associerai M. David Bohbot.

A la suite du regroupement des trois compagnies aériennes Air France, U.T.A. et Air Inter, le plan « Cap 1993 » a été élaboré par la direction d'Air France. Ce plan semble donner la priorité au renforcement du trafic d'Air Inter sur l'aéroport de Roissy dans le but, probablement, d'optimiser, semble-t-il, les correspondances des vols internationaux d'Air France.

A moyen terme, ces objectifs ne risquent-ils pas, premièrement, d'entraîner un accroissement des coûts du fait de l'augmentation des temps de vol et, par là même, d'avoir des répercussions négatives sur les tarifs ? et, deuxièmement, d'aboutir à une désaffection d'une partie de la clientèle habituelle d'Air Inter, consommatrice de vols nationaux et résidant ou allant travailler principalement dans le sud parisien ?

Enfin, ce plan ne présente-t-il pas un danger pour l'activité économique de l'aéroport d'Orly ? La plate-forme d'Orly constitue, en effet, un centre d'activités économiques de premier plan pour cette partie de la région parisienne. Ainsi, Air Inter représente près de 11 000 emplois. Des zones industrielles telles que la Sénia se trouvent dans le périmètre géographique de l'aéroport.

Des réductions d'emplois sont aussi à craindre à Orly dans les services directs d'Air France, qu'ils concernent la maintenance ou les services de restauration.

Nous venons par ailleurs d'évoquer le cas de sous-traitants menacés de disparition dans la conjoncture actuelle. Aussi suis-je conduite à vous demander, monsieur le ministre, dans quelle mesure il vous est possible de garantir, pour les années à venir, le maintien de la plate-forme d'Orly comme pôle d'attraction économique et, partant, le maintien des emplois dans ce secteur ?

**M. Michel Coffineau.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** La question ayant été déjà évoquée, je ne reviendrai pas sur le plan stratégique « Cap 93 », décidé à la suite du rapprochement, intervenu au début de 1990, entre U.T.A., Air Inter et Air France, sinon pour rappeler que ce rapprochement répondait à une nécessité pour affronter dans de bonnes conditions la concurrence internationale et notamment relever les nouveaux défis européens.

Mme Lienemann, ainsi que M. Bohbot, qui est lui aussi intéressé par cette question, souhaitent savoir si l'activité économique actuelle sera maintenue sur la plate-forme d'Orly. Je veux pleinement les rassurer.

Le plan « Cap 93 » réaffirme effectivement la volonté du groupe Air France de constituer à Roissy-Charles-de-Gaulle une plate-forme de correspondances efficace. Pour y parvenir il donne une certaine priorité au développement des lignes desservant Roissy. Mais en aucun cas - les choses doivent être claires - il n'est question d'un transfert d'activités d'Orly vers Roissy. Il est en effet essentiel qu'Air Inter maintienne à Orly une présence forte.

Je rappelle par ailleurs que la desserte actuelle des aéroports parisiens par Air Inter est caractérisée par un déséquilibre important en faveur d'Orly. Je note, par exemple, qu'en 1990 Toulouse était relié à Orly par douze vols quotidiens, contre cinq pour Roissy et que Bordeaux comptait dix liaisons avec Orly, contre une seule avec Roissy. Un développement des liaisons avec Roissy paraît donc de nature à rééquilibrer la situation actuelle qui est, en quelque sorte, pénalisante pour les clientèles du nord de Paris. Mais, encore une fois, que les choses soient bien claires : la plate-forme d'Orly

continuera à constituer un centre d'activités d'autant plus important que, je le rappelle, Air France y exerce aussi une forte activité de maintenance.

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

**M. François Massot.** Monsieur le ministre, à la suite de la fusion d'Air France, d'Air Inter et d'U.T.A., le Gouvernement français a été appelé à accorder des « bi-désignations » sur une quarantaine de lignes internationales, mais également sur des lignes intérieures.

Une première série de ces désignations a été examinée il y a quelques mois par le conseil supérieur de l'aviation marchande. Il est apparu que si, pour Paris-Nice, il y avait pléthore de candidats, il n'en était pas de même pour les trois autres lignes intérieures mises en concours, Paris-Bastia, Paris-Ajaccio et surtout Paris-Strasbourg, qui n'ont pas trouvé de preneurs.

Il est indiscutable que la desserte Paris-Nice par une autre compagnie a été bénéfique pour les usagers. En effet, Air France et Air Inter ont décidé d'augmenter très fortement leur nombre de vols et, à l'heure actuelle, il y a pratiquement un vol toutes les heures, ce qui a d'ailleurs rendu difficile l'exploitation de la ligne par l'autre compagnie désignée, Minerve.

Comment, monsieur le ministre, envisagez-vous pour l'avenir la possibilité, sur les lignes intérieures françaises, d'une bi-désignation, c'est-à-dire la possibilité pour deux compagnies françaises d'exploiter ces lignes sans pour autant rencontrer des difficultés telles que celles que nous avons connues, soit pour Paris-Nice avec Minerve, soit pour les autres lignes où toute désignation s'est révélée impossible, faute de candidats ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Vous connaissez bien, monsieur Massot, le problème des multi-désignations en raison de vos fonctions à la présidence du C.S.A.M.

Deux premières phases de désignation ont eu lieu les 28 février et 30 avril derniers. La troisième phase est imminente, puisque les décisions seront arrêtées le 31 octobre sur la base de l'avis qui sera formulé par le Conseil supérieur de l'aviation marchande dans sa séance du 30 octobre.

Comme vous l'avez rappelé, trente-sept lignes ont été attribuées : trente-six lignes internationales et la ligne intérieure Orly-Nice. Malheureusement, trois lignes intérieures - Paris-Strasbourg, Paris-Ajaccio et Paris-Bastia - n'ont pu être attribuées faute de candidats.

De plus, seulement neuf lignes sur les trente-sept qui avaient été attribuées ont été ouvertes au 25 octobre. En effet, la dégradation de la conjoncture du transport aérien et les difficultés d'obtention de créneaux horaires satisfaisants sur certains aéroports étrangers ont conduit la plupart des transporteurs à solliciter un report, limité dans le temps, de l'ouverture des lignes qui leur ont été allouées. Ce report a été accepté.

En l'état actuel des choses, je ne peux malheureusement pas vous répondre de façon précise, sinon pour rappeler que la mise en œuvre de l'accord du 30 octobre 1990 s'effectue dans un contexte très différent de celui qui prévalait il y a un an, en raison du retournement brutal de la situation des transports aériens. Nous devons réfléchir à ce nouveau contexte et nous efforcer de trouver des réponses qui soient satisfaisantes non seulement pour les compagnies aériennes, mais aussi et en tout premier lieu pour les usagers des transports aériens.

**M. François Massot.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Coffineau.

**M. Michel Coffineau.** Monsieur le ministre, j'interroge à nouveau le ministre des transports sur la mise en place d'une taxe d'atténuation des nuisances phoniques au voisinage des aéroports, taxe qui devrait être payée par les exploitants d'aéronefs.

Je dis « à nouveau », car j'étais intervenu auprès de votre prédécesseur au mois de juin 1989, puis l'année dernière à l'occasion du débat budgétaire. J'avais obtenu la promesse qu'un projet de loi serait déposé, dans un premier temps à la session de printemps 1990, puis lors de la session de printemps 1991. Or nous voici à l'automne, et il n'y a toujours pas de projet.

Voilà déjà quatre ans que la taxe parafiscale instituée en 1973, puis transformée en redevance, a été annulée par un arrêt du Conseil d'Etat au motif qu'elle ne s'appuyait pas sur un dispositif législatif.

Il est grand temps, me semble-t-il, monsieur le ministre, de la rétablir. Les sommes encaissées autrefois ont fondu et il ne reste pratiquement plus rien pour insonoriser ou, le cas échéant, pour indemniser. De plus, une taxe proportionnelle au prix du moteur est une incitation à la recherche technologique pour atténuer le bruit à la source. Depuis quelques années, d'ailleurs, des progrès sérieux ont été faits, et la technologie devrait permettre de nouvelles améliorations.

Ma question intéresse plus particulièrement l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle où de nouvelles associations de défense voient le jour, motivées notamment par des bruits excessifs dus, semble-t-il, à des non-respects de procédure. Je ne pense pas, comme certains le souhaitent, qu'il soit envisageable d'arrêter l'expansion de cet aéroport, voire de revenir en arrière. Les retombées économiques positives sont évidentes et il convient donc de poursuivre cette expansion. Il faut, en revanche, lutter le plus possible contre le bruit. Voilà pourquoi il devient urgent de nous présenter un projet de loi rétablissant une taxe qui est indispensable pour aider les riverains et inciterait à réduire le bruit à la source.

Je sais, monsieur le ministre, que cela fait partie de vos préoccupations. Je sais aussi qu'un texte a été élaboré par vos services. Mais il semble que des discussions interministérielles se heurtent à des difficultés importantes qui retardent la sortie de ce projet. Pouvez-vous nous dire si une issue est en vue dans un proche avenir ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je vous confirme, monsieur Coffineau, que le Gouvernement - notamment moi-même et mes services - est très attaché à ce qu'un texte sur le bruit puisse être publié.

La taxe parafiscale instituée par décret, en 1973, pour les compagnies aériennes a, vous le savez, été annulée par le Conseil d'Etat en 1987 au motif qu'elle ne s'appuyait pas sur un dispositif législatif.

Je tiens d'abord à vous rassurer : les reliquats de fonds disponibles devraient permettre de régler les dossiers présentés en 1991 et 1992. Il n'y aura donc pas d'interruption dans les interventions.

Ensuite, concernant votre question plus spécifique sur l'élaboration d'un projet de loi, je vous confirme qu'un texte est bien en cours de préparation. Il est soumis à la concertation interministérielle et, comme vous l'avez laissé supposer, les arbitrages sont difficiles.

Ce texte, qui vise à améliorer et à étendre le dispositif d'aide aux riverains, met en présence plusieurs appréciations du problème. Il est donc normal que les arbitrages soient assez complexes. Je tiens toutefois à vous assurer publiquement de ma volonté d'avancer rapidement de façon à établir un cadre juridique stable qui aidera les riverains à atténuer les nuisances liées au bruit, nuisances qui sont, en effet, insupportables pour la vie quotidienne de milliers de personnes. Vous pouvez compter sur mon engagement à propos d'un dossier auquel je suis, comme mon collègue de l'environnement, particulièrement sensible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Coffineau.

**M. Michel Coffineau.** Monsieur le ministre, je souhaiterais vous interroger sur la politique en faveur des personnels de la D.G.A.C., la direction générale de l'aviation civile, et singulièrement sur la politique du logement des personnels en région parisienne. En effet, dans cette région, la situation est très difficile et mérite des efforts à la fois importants et continus. Les personnels ont souvent de grandes difficultés pour se loger dans des conditions convenables.

J'insisterai sur le cas particulier de la cité de l'Air à Athis-Mons, où la D.G.A.C. est propriétaire de pavillons qui méritent une rénovation sérieuse et, me semble-t-il, globale. Je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, quelle est votre orientation en la matière.

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

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** La question de M. Coffineau rejoint une préoccupation de Mme Lienemann concernant le programme social de la D.G.A.C., particulièrement dans la région d'Orly et d'Athis-Mons.

D'une façon globale, l'action sociale au sein de la D.G.A.C. fait l'objet d'un effort tout particulier dans le cadre du nouveau budget annexe, puisque l'augmentation des crédits inscrits au titre des prestations sociales sera de 14,1 p. 100.

Les moyens sont gérés en étroite concertation avec le comité central d'action sociale et les comités locaux où les représentants du personnel sont majoritaires.

Un deuxième volet de cette action est la mise en place d'une politique de logement active. Un effort tout particulier est engagé à Athis-Mons avec le programme de remplacement de vingt-huit pavillons de la cité de l'air, programme qui sera achevé au milieu de l'année 1993.

En outre, soixante-quinze logements seront construits d'ici à 1994 pour les gendarmes, libérant ainsi soixante-quinze logements en location qui seront réservés aux agents de la D.G.A.C.

C'est donc, vous le voyez, un programme d'ampleur qui est engagé, pour un montant de près de 100 millions de francs, lesquels seront, pour l'essentiel, inscrits sur les budgets de 1993 et de 1994.

La ville d'Athis-Mons a été - Mme Lienemann le sait - étroitement associée à ce projet. Et, d'ailleurs, elle participera prochainement au jury de sélection du concepteur.

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

Les crédits concernant les transports aériens et la météorologie inscrits à la ligne « équipement, logement, transports et espace » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

#### Budget annexe de l'aviation civile

**M. le président.** J'appelle les crédits du budget annexe de l'aviation civile inscrits aux articles 46 et 47.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution, le Gouvernement demande la réserve des crédits du budget annexe de l'aviation civile inscrits aux articles 46 et 47.

**M. le président.** La réserve est de droit.

Il appartiendra au Gouvernement de fixer la date à laquelle seront appelés les crédits réservés.

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

2

#### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1992, n° 2240 (rapport n° 2255 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

#### Intérieur

Annexe n° 28 (Collectivités locales). M. Augustin Bonne-paux, rapporteur spécial ; avis n° 2259, tome IV (Administration générale et collectivités locales), de M. Pascal Clément, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Annexe n° 29 (Sécurité). - M. Guy Bêche, rapporteur spécial ; avis n° 2259, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, tome V (Police), de Mme Denise Cacheux, tome VI (Sécurité civile), de M. Pierre Pasquini.

Ce soir, à 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 douze heures vingt.)

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

CLAUDE MERCIER

# LuraTech

## www.luratech.com



*LuraTech*

***[www.luratech.com](http://www.luratech.com)***