

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

(55^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du vendredi 6 novembre 1992



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

1. **Loi de finances pour 1993 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4901).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT ET TRANSPORTS

Transport aérien et météorologie

Budget annexe de l'aviation civile

- M. Michel Inchaupsté, rapporteur spécial de la commission des finances.
- M. Roger Léron, rapporteur pour avis de la commission de la production.
- M. Yves Dollo, rapporteur pour avis de la commission de la défense.
- MM. Gilbert Gantier,
Jean-Claude Ramos,

MM. Robert Montdargent,
Jean-Claude Mignon.

MM. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports ; Gilbert Gantier, Robert Montdargent.

Réponses de M. le ministre aux questions de : MM. Pascal Clément, Francis Delattre, Jean-Claude Ramos, Guy Lordinot, Michel Coffineau, Jean-Claude Lefort, Louis Pierna, Jacques Godfrain.

Les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement et transports » seront appelés à la suite de l'examen des crédits de la mer.

M. le ministre.

Crédits ouverts aux articles 44 et 45. - Réserve du vote.

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

2. **Ordre du jour** (p. 4919).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1993 (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 1993 (nos 2931, 2945).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT ET TRANSPORTS

Transport aérien et météorologie Budget annexe de l'aviation civile

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement et des transports, concernant le transport aérien 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 et des transports, mes chers collègues, je voudrais d'abord saluer le premier vol, cette semaine, dans le ciel de Toulouse et de Bordeaux, du nouveau gros porteur français, l'Airbus A 330. Ce lancement est passé presque inaperçu et l'opinion publique ne s'est pas rendu compte qu'une année après l'envol de l'Airbus A 340, avion unique dans sa catégorie, un autre modèle original, français aussi, est apparu en vol. Comment ne pas féliciter nos ingénieurs, nos techniciens, nos ouvriers pour une telle réussite technique et commerciale ?

M. Gilbert Gantier. Très bien !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Ce matériel est déjà vendu à plusieurs centaines d'exemplaires avant même d'être opérationnel. Faut-il ajouter que ces ventes constituent l'élément essentiel de l'équilibre de notre balance commer-

ciale ? Sait-on que le mois dernier ont été livrés dix-huit Airbus gros porteurs dont le prix moyen est de 60 millions de dollars ?

J'en viens au budget. Prévoit-il les crédits nécessaires pour l'étude et le développement des programmes d'appareils futurs : avions, hélicoptères, moteurs nouveaux toujours plus puissants ? Pour la première fois, nous avons une heureuse surprise : le montant des crédits mis à la disposition de la construction aéronautique aura une incidence pratiquement nulle sur le budget. En effet, le montant des crédits du chapitre 53-22 ne sera guère supérieur au remboursement des avances.

En 1992, il y avait 2,205 milliards de francs d'autorisations de programme pour des remboursements d'avances de 1,986 milliard de francs. Pour 1993, 2,237 milliards de francs d'autorisations de programme sont prévus, pour près de 2 milliards de francs de remboursements.

Dans l'article 15, nous trouvons les crédits pour les études et les recherches de base. Ces crédits devraient être complétés par 140 millions de francs inscrits au budget de la défense, dont 110 millions de francs pour les études et 30 millions de francs pour le plan d'action technologique Moteurs civils. Cette opération serait exceptionnelle. À partir de 1994, est étudiée la possibilité d'une délégation de ces crédits à la direction des constructions aéronautiques de la Délégation générale à l'armement.

Notons qu'il aurait fallu au moins 700 millions de francs pour faire face aux besoins et pour commencer à se rapprocher, modestement, de nos concurrents américains. Il est en effet indispensable de lever au préalable un certain nombre d'hypothèques économiques, techniques et écologiques si l'on veut pouvoir, le cas échéant, engager un programme en ce sens dans quelques années. Pour ne prendre qu'un exemple, il faut poursuivre les études sur les conséquences des vols supersoniques pour la couche d'ozone.

Le marché du futur supersonique sera probablement étroit, d'où l'intérêt d'une union des constructeurs. Un groupe de travail composé des principaux fabricants dans le monde s'est constitué, chacun des participants ayant pour mission de réaliser telle ou telle étude. Jusqu'à présent, 50 millions de francs sur deux ans avaient pu être prélevés sur un fonds de concours. Pour 1993, rien n'est prévu. Comment l'Aérospatiale pourra-t-elle tenir sa place au sein du groupe d'études ?

D'autres crédits sont prévus pour le développement du gros porteur GE 90. Notons que si un accord est intervenu au niveau du GATT entre Boeing et les Européens, par contre le GATT est toujours saisi du problème des moteurs.

Les crédits de l'article 60 sont destinés au développement d'équipements de bord tant électroniques, électriques que structuraux. Cette ligne permet, par exemple, de soutenir Messier et Bugatti, firme française - et non pas Menasco, firme canadienne, comme on peut le lire par la suite d'une erreur dans mon rapport - dans son contrat pour les atterrisseurs de 777. Il s'agit d'une politique lucide et opportune qui évitera une dépendance totale à l'égard d'un seul donneur d'ordres.

Ces crédits sont-ils à la hauteur des besoins ? En particulier, dispose-t-on des crédits de recherche nécessaires pour l'avion de grande capacité Airbus de 600 places ? Cela ne semble pas être le cas. Un crédit de 105 millions de francs serait nécessaire pour les seules recherches et sur l'aérodynamique et sur les structures d'avion afin d'obtenir une consommation moindre, et de réduire le poids des avions, donc la consommation et les émissions nocives. J'ai déjà souligné la disproportion avec les ressources dont disposent les Américains.

Voyons maintenant la situation des constructeurs aéronautiques.

Le chiffre d'affaires de l'Aérospatiale est en augmentation de 15 p. 100. Evidemment, c'est la part civile qui progresse le plus, ce qui témoigne d'un effort réussi de diversification, même si le civil n'est guère apte à prendre le relais du militaire.

En 1992, le chiffre d'affaires devrait atteindre environ 31 milliards de francs, soit une croissance modeste, les prises de commandes devraient progresser et avoisiner 26 milliards de francs. La tendance est néanmoins préoccupante.

Dans le groupe Aérospatiale, l'exercice 1991 a vu se concrétiser la mise en place du groupe Eurocopter consacrant la mise en commun des activités « hélicoptères » de l'Aérospatiale avec celles de la société MBB du groupe Daimler.

Un accord a été passé entre Singapour, Taiwan et Eurocopter pour réaliser le petit hélicoptère EC 120. Modèle de début de gamme, et donc plus accessible, cet appareil trouverait un marché particulièrement intéressant en Asie et doit donc être fortement encouragé, le secteur connaissant une crise grave des commandes et des problèmes d'emploi d'autant plus importants que cette industrie est géographiquement concentrée. A la fin du mois de septembre 1991, Eurocopter enregistrait 161 prises de commandes contre 94 à la fin du mois de septembre de cette année. Il me paraît enfin essentiel de tenir nos engagements dans une région du monde particulièrement intéressante sur le plan économique.

En 1991, face à la baisse d'activité quasi générale constatée au sein du groupe, des mesures de rapatriement de la sous-traitance se sont révélées nécessaires. Il est prévu d'agir de façon très sélective afin de préserver le tissu industriel que représente l'ensemble des sous-traitants travaillant pour l'Aérospatiale. En 1991, le niveau de la sous-traitance a été maintenu à un niveau élevé, de l'ordre de 33 p. 100 des charges de production contre 35 p. 100 en 1990, et de 26 p. 100 des charges d'études et essais contre 25 p. 100 en 1990.

Le chiffre d'affaires de la SNECMA s'est élevé à 14,5 milliards de francs en 1991, soit une progression de 2 p. 100. Le net recul de la part de l'activité militaire se poursuit, comme à l'Aérospatiale.

Le montant des prises de commandes en 1991 s'élève à 7,3 milliards de francs, contre 10,4 milliards de francs en 1990.

Je voudrais saluer ici le dynamisme exemplaire d'une filiale de la SNECMA, Messier-Bugatti, dont on vient de fêter le millième atterrisseur et qui a remporté des succès, comme la fourniture du train d'atterrissage du nouveau Boeing 777, dans un marché déprimé et hyperconcurrentiel.

Comme vous le savez, 1992 ne se passe pas très bien. La mauvaise santé des compagnies aériennes conduit à une nette réduction des commandes. Dans le domaine militaire, la baisse des budgets et la chute des exportations se cumulent. Pour la première fois, nous avons donc à la fois une crise des commandes militaires et une crise des commandes civiles. L'exercice 1992 s'est traduit au premier semestre par un déficit de 302,7 millions de francs pour le groupe SNECMA. Cela ne fait que renforcer l'intérêt d'une dotation en capital à son profit.

J'en arrive au budget annexe de l'aviation civile. C'est la deuxième fois qu'il est présenté sous cette forme. Sont désormais regroupés dans le bleu « aviation civile » la quasi-totalité des dépenses de ce secteur, à l'exception de la construction aéronautique et de la météorologie.

Le total des recettes augmente de 17,2 p. 100, celles provenant de la redevance de route et de 15,83 p. 100 et celles de la redevance pour services terminaux de 12 p. 100.

La progression des taxes et redevances dans ce projet de budget ne laisse pas d'inquiéter au moment où les compagnies aériennes connaissent une grave crise.

Il est vrai que les besoins sont immenses, que le taux de la redevance de route ne croît que de 4 p. 100, et celui de la redevance pour services terminaux de 3 p. 100 et que la progression plus importante de ces redevances s'explique par la croissance prévisionnelle du trafic. Le débat est difficile à trancher, mais on peut se demander s'il n'aurait pas été plus opportun de se contenter de la marge offerte par la croissance spontanée du trafic. C'est l'opinion de la commission des finances qui a proposé la suppression de l'article 34.

Evidemment, l'essentiel de ce budget est constitué par la redevance pour services terminaux et la redevance de route, qui enregistrent une forte progression. La redevance pour services terminaux augmente parfois de 50 p. 100, et même jusqu'à 1 000 p. 100 pour certains aéroports.

M. Gilbert Gantier. C'est tout à fait scandaleux !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Quant à la taxe de sûreté, elle aura bondi de 340 p. 100 au cours de la même période. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il faudrait marquer une pause ? D'autant que je ne suis pas certain que tous ces crédits soient utilisés dans l'année. Je n'en veux pour preuve que les prévisions de produits financiers, qui ont progressé de 149 p. 100, pour atteindre 24 millions de francs - ce qui suppose des sommes placées non employées de l'ordre d'au moins 200 millions. Je comprends qu'il faille constituer un fonds de roulement, une cagnotte, mais 200 millions, c'est considérable !

Les compagnies aériennes sont en pleine crise. Dans le même temps où les redevances et taxes augmentent, une nouvelle taxe pointe à l'horizon : la taxe pour nuisances sonores. Je sais que Mme le ministre de l'environnement s'est rendue, voici quelques jours, à l'hôpital de Gonesse avec un « décibeliste » afin de mesurer le nombre de décibels. Mais il faut croire que toutes les compagnies étaient prévenues et que les avions sont arrivés quasiment en vol plané ce jour-là, car on n'a pas atteint 40 décibels ! Ségolène Ségolène que de crimes on commet en ton nom ! (Sourires.)

Mme le ministre devra, un jour, se rendre compte que la politique-fiction et la politique-spectacle ne sont pas souhaitables, surtout en ce qui concerne ces pauvres compagnies aériennes, qui ont du mal à joindre les deux bouts !

M. Jacques Godfrain. Très juste !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Certains répondront : « Qu'importe ? Ce sont les usagers qui paient ! » C'était vrai autrefois, avant la déréglementation. Mais la concurrence est aujourd'hui telle que les compagnies doivent consentir des rabais et prendre à leur compte les différentes redevances.

On note - et c'est normal - une persistance du recrutement de personnel pour le contrôle aérien, ainsi que des investissements en augmentation de 20 p. 100, à hauteur de 1 320 millions de francs.

En ce qui concerne l'harmonisation du matériel, qui est l'une des conditions de la lutte contre l'encombrement aérien, il y a, depuis le 22 juillet, une directive européenne relative à la définition et à l'utilisation du matériel uniforme de navigation. Cela constitue un progrès certain sur un plan strictement institutionnel. Je pense cependant qu'une agence européenne de la navigation aérienne permettrait d'accélérer l'application de cette décision.

Un mot enfin sur un aspect franco-français de ce dossier : les rapports entre civils et militaires vont peut-être connaître une embellie avec la mise en place d'une co-implantation, à titre expérimental, de contrôleurs civils et militaires à Reims - et ce sans cloisons, à la différence de Brest. A cet égard, je tiens à souligner l'existence d'une structure légère fort utile, la Délégation à l'espace aérien, peut-être sous utilisée, dans le domaine de la coordination.

Nous avons fait une enquête approfondie sur l'encombrement aérien afin de définir les remèdes que l'on peut y apporter. Le rapport qui en est résulté indique le détail des mesures préconisées dans le cadre d'un nouvel espace aérien. La solution n'est pas dans une privatisation des services qui s'en occupent. Tout au contraire, le maintien des personnels dans la fonction publique est un gage de bon fonctionnement. Mais cela peut être nettement amélioré, monsieur le ministre, par une réforme du type de celle qu'a réalisée votre prédécesseur dans les services de la poste et des télécommu-

nications. Un premier pas a déjà été fait avec le budget annexe autonome. Le deuxième pas consisterait à créer des entités distinctes de fourniture de prestations de services, ce qui permettrait à la direction générale de l'aviation civile d'être plus libre pour assumer ses pouvoirs réglementaires. N'est-ce pas d'ailleurs ce que souhaite la Cour des comptes ?

Cela permettrait aussi de diminuer les retards sur les lignes d'Air Inter, par le jeu de l'intéressement à la productivité des ingénieurs du contrôle aérien. Ces retards ont une telle incidence sur les coûts de la compagnie qu'il serait normal qu'ils profitent aussi des économies réalisées. Le matériel ne peut pas être mis en cause puisqu'il est sur le territoire national. La solution est donc franco-française. Il n'y a pas de véritable congestion de l'espace aérien, mais plutôt un manque de coordination entre civils, militaires et organismes divers. Des progrès ont été faits, mais il faut aboutir. Des protocoles sont signés, mais la mise à exécution tarde trop. Cela me semble d'autant plus possible que nos grands aéroports sont largement rentables.

Résultat net après impôt pour les Aéroports de Paris : 400 millions de francs ! Un bénéfice représentant 8 p. 100 du chiffre d'affaires net ! Peu d'entreprises en France arrivent à un tel résultat. D'importants investissements sont programmés pour Roissy. Et la mise en service en 1994 de l'interconnexion dans la même gare du TGV-Nord et du RER mettra cet aéroport, qui n'est pas saturé, à deux heures d'un marché de 300 millions de clients potentiels. C'est une grande chance pour notre pays et pour Air France.

En ce qui concerne Orly, le problème se posera un jour de la reconstruction de l'aérogare d'Orly Sud, dont le fonctionnement est largement obsolète et dépassé.

Les aéroports de province font un gros effort de construction et d'équipement, car tout le monde a compris que le développement des lignes aériennes intérieures est un élément primordial de l'aménagement du territoire. Il faut féliciter les fondateurs et les directions successives d'Air Inter de l'avoir compris.

Je terminerai par le budget de la météorologie nationale. Ce budget connaît une progression de 8,6 p. 100 en crédits de paiement, qui s'élèvent à 1 282 milliards de francs, et de 33 p. 100 en autorisations de programme. En plus des dépenses concernant des aménagements de rémunération pour le personnel, les investissements portent essentiellement sur divers travaux de restructuration, mais aussi sur la recherche pour le programme du satellite météorologique européen. La participation de la France passera de 139 millions à 197 millions de francs. Le Centre national de la recherche météorologique verra ses crédits augmenter de 19 à 21 millions. La majeure partie de ces crédits servira à intensifier la recherche climatique par l'étude des phénomènes transitoires à l'échelle du siècle - on en a vu la nécessité avec les catastrophes de Vaison-la-Romaine et des vallées pyrénéennes.

En conclusion, la commission des finances recommande à l'Assemblée d'approuver les propositions de crédits pour le transport aérien, le budget annexe de l'aviation civile et la météorologie nationale. *(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.

M. Roger Léron, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le monde du transport aérien connaît une crise profonde. Alors que les années antérieures ont été marquées par une explosion du trafic, on assiste depuis 1990 à un retournement de tendance qu'aucun expert n'avait prévu. La reprise que l'on attendait après la crise du Golfe n'est pas au rendez-vous.

Cette situation dégradée s'explique bien entendu par la persistance d'une croissance économique faible, le secteur des transports étant particulièrement vulnérable aux changements de conjoncture. Le volume des dépenses des ménages a baissé de 4,3 p. 100 en 1991 dans ce secteur alors qu'il progressait de 1,7 p. 100 en 1990. Les achats de services de transport ont également diminué en 1991, pour la première fois depuis dix ans.

Les compagnies aériennes sont les premières victimes de ce marasme. Alors qu'en 1990 elles escomptaient une croissance illimitée de leur activité et engageaient d'importants plans de formation de pilotes, on ne parle plus aujourd'hui que de réductions d'effectifs, de fusions et de plans d'économies. Les situations d'Air France ou de Lufthansa sont préoccupantes, sans parler des compagnies américaines en faillite.

En effet, les compagnies aériennes d'outre-Atlantique, dont le marché intérieur est fortement dégradé, pratiquent une concurrence sauvage sur les marchés internationaux, aggravant encore les difficultés que rencontrent les compagnies européennes.

Par ailleurs, la politique européenne de libéralisation des transports aériens, dont la troisième phase est engagée, accentue la concurrence, sans pour autant que les instances communautaires aient élaboré une stratégie permettant de dynamiser l'activité des compagnies européennes face à leurs concurrentes des pays tiers.

Enfin, le secteur de l'industrie aéronautique est également victime de ce contexte général particulièrement difficile. On observe aujourd'hui une crise simultanée des commandes civiles et militaires. Les cadences de production d'Airbus sont ralenties et l'industrie aéronautique française prévoit 30 000 suppressions d'emploi d'ici à 1994.

Le projet de budget pour 1993 s'inscrit donc dans un environnement très défavorable. Celui-ci contraste avec l'effort budgétaire très important qui nous est proposé. Alors que la croissance prévue des dépenses publiques n'est que de 3,1 p. 100 en 1993, le budget annexe de l'aviation civile augmente de 17,2 p. 100 en moyens de paiement. Le rapporteur pour avis se félicite de la progression sensible des crédits, qui permet non seulement de renforcer les moyens de la navigation aérienne, mais aussi de poursuivre les programmes aéronautiques civils et l'effort de recherche, dont les dotations sont inscrites dans le budget général.

Pour ne pas faire double emploi avec le rapporteur spécial, M. Inchauspé, je ne donnerai que quelques chiffres afin d'attirer votre attention sur des points particuliers.

Dans le budget annexe de l'aviation civile, qui augmente après déduction de l'amortissement de 17,2 p. 100, je voudrais souligner l'augmentation des dépenses de personnel.

En effet, le projet de budget pour 1993 traduit la mise en œuvre en année pleine du second protocole d'accord signé le 10 juillet 1991 avec les représentants des personnels de l'aviation civile.

Rappelons que ce protocole, d'une durée de trois ans, a pour objectif de faire face à la forte croissance des mouvements aériens contrôlés. En dépit de la baisse du nombre de passagers, les mouvements continuent, en effet, de progresser : ils ont augmenté de 7 p. 100 au premier semestre de 1992 et une croissance annuelle de 5 p. 100 est prévue pour les années à venir. Le protocole d'accord prévoit le recrutement de 500 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, de 120 ingénieurs électroniciens et de 80 techniciens.

Après le recrutement en 1992 de 90 personnes, le projet de budget pour 1993 prévoit la création de 97 postes d'ingénieurs et de techniciens, ainsi que 319 transformations d'emplois.

Il devient, en effet, nécessaire de mieux gérer l'espace aérien.

Le développement de la concurrence et la politique de libéralisation du transport aérien se traduisent par une diminution de la taille moyenne des avions et par l'augmentation de la fréquence des vols. Depuis 1985, le nombre de mouvements contrôlés croît plus rapidement que celui des passagers transportés. Ainsi, le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne en France est passé de 1 066 000 en 1985 à 1 604 000 en 1991, progressant de 50 p. 100 en six ans.

Est-ce suffisant pour remédier aux attentes au sol, qui se multiplient ? Les analyses conduites par l'administration pour l'année 1991 indiquent que 100 000 vols ont été retardés au départ des aérodromes français du fait de l'insuffisance du système de contrôle aérien, avec des délais supérieurs à dix minutes : 72 p. 100 des retards sont dus à des causes d'origine française. La sous-capacité des systèmes de navigation aérienne semble, dans la plupart des cas, responsable de ces délais.

Le morcellement des centres de contrôle est d'autant plus préjudiciable qu'il entraîne des surcoûts considérables, notamment pour les compagnies aériennes. Les retards coûtent 500 millions de francs au seul groupe Air France et environ 5 milliards de francs à l'ensemble de l'industrie européenne.

Il faut donc s'atteler à ce problème du contrôle aérien.

Peut-être la solution viendra-t-elle de la Communauté, où trois textes sont en cours de discussion. Ils concernent l'allocation des créneaux horaires dans les aéroports congestionnés, l'élaboration d'un schéma directeur des aéroports de la Communauté et l'harmonisation des équipements de gestion du trafic.

S'agissant des crédits d'investissement, le renforcement de la sécurité du transport aérien bénéficie de moyens en progression significative.

L'effort d'équipement en ce qui concerne la navigation aérienne vise particulièrement à permettre : la poursuite des programmes d'informatisation, la modernisation des équipements de contrôle et le lancement d'études et d'essais pour la gestion du trafic aérien, la communication, la supervision et la sûreté du fonctionnement des systèmes.

La lecture des crédits du budget général doit tenir compte du transfert des crédits de l'espace au ministère de la recherche. Les aides à la recherche et au développement des programmes aéronautiques et les subventions d'investissement sont en croissance globale de 6,2 p. 100 en autorisations de programme et de 8,4 p. 100 en crédits de paiement, ce qui est satisfaisant.

Ces dotations permettent l'achèvement et la poursuite de programmes de moteur CFM 56 élaboré par la SNECMA, la poursuite du développement du nouveau moteur de grande puissance GE 90 et la poursuite du financement du programme Airbus A 330/A 340.

Concernant la météorologie, le rapporteur pour avis se félicite de la croissance de crédits, qui permet notamment de développer l'effort de recherche. Ainsi, les investissements consacrés au satellite européen Météosat enregistrent une forte hausse : ils passent de 139 millions de francs à 157 millions de francs. Les autres dotations en faveur de la recherche augmentent de 8,8 p. 100 et permettent en particulier de poursuivre le soutien aux programmes de recherche sur le climat.

Cependant, reste en suspens le problème de la transformation en établissement public administratif, qui suscite bien des interrogations parmi les personnels de la météorologie.

Je veux maintenant aborder le problème du transport aérien.

Le transport aérien est un secteur en crise. La baisse globale de la demande a entraîné une crise de surcapacité : 850 jets ont été mis sur le marché en 1991, contre 350 chaque année de 1985 à 1990.

Ce mouvement généralisé de baisse des prix profite certes aux consommateurs, mais affecte gravement les résultats des compagnies aériennes. Selon l'IATA, les pertes ont atteint 4 milliards de dollars sur les vols internationaux. La conséquence est simple : les commandes d'avions ont chuté de 60 p. 100 en 1991, ce qui pose des problèmes considérables aux entreprises aéronautiques.

La France a proposé, en avril 1992, d'amender l'accord aérien, afin de rééquilibrer les parts de trafic. Devant le refus des autorités américaines d'entrer dans un véritable processus de négociation, le Gouvernement a dénoncé l'accord aérien bilatéral le 4 mai 1992. Cette décision prendra effet au bout d'un an.

Depuis lors, les positions des deux parties n'ont guère évolué. Elles restent très éloignées : les Etats-Unis prônent la conclusion d'un accord de type « ciel ouvert », à l'instar de celui qu'ils viennent de conclure avec les Pays-Bas, tandis que la France propose un « libéralisme encadré », se rapprochant de l'accord signé en 1977 entre les Américains et les Britanniques. Elle souhaite, en particulier, trouver un accord sur trois points : la reconnaissance de droits réciproques pour l'exploitation des services à partir et vers tout point desservi par une compagnie de l'un ou l'autre pays ; l'établissement d'un mécanisme de contrôle des capacités ; la révision des droits et du régime applicable en matière de « cinquième liberté ».

Les négociations sont, pour le moment, suspendues en raison de l'élection présidentielle aux Etats-Unis. Ce n'est que lorsque la nouvelle administration américaine sera installée que les discussions pourront reprendre.

La « bataille de l'Atlantique Nord » constitue un enjeu considérable pour les compagnies européennes. Comme le souligne M. Bernard Attali, « les transporteurs européens, qui réalisent 70 p. 100 de leur chiffre d'affaires avec le trafic international, ont beaucoup plus à perdre que leurs homologues américains, pour lesquels le marché international ne représente que 30 p. 100 de l'activité globale ».

Le redressement de la situation exige une réduction de l'excédent de capacité sur les relations transatlantiques. A plus long terme, il faut que le processus de restructuration européenne se poursuive, de telle sorte que les compagnies du Vieux Continent soient de taille suffisante pour se mesurer aux « géants » américains.

Mil neuf cent quatre-vingt-onze a été pour le groupe Air France, comme pour l'ensemble des transporteurs mondiaux, une année noire. Après une perte de 717 millions de francs en 1990, l'exercice 1991 s'est soldé par un nouveau déficit, de 685 millions de francs.

La situation financière s'est encore dégradée au cours du premier semestre de l'année 1992 : le groupe Air France a enregistré une nouvelle perte nette de 1,5 milliard de francs.

Pour remédier à cette situation, Air France a pris des mesures afin d'accélérer la rationalisation des moyens de son organisation, d'améliorer l'économie de l'utilisation des ressources en personnels navigants, de réduire les coûts de personnels, si possible sans licencier, et de renforcer ses fonds propres.

Mais il faut aussi développer les alliances. Chacun sait aujourd'hui que la taille de l'entreprise est un élément essentiel de son succès dans un environnement de plus en plus concurrentiel ; elle lui permet non seulement de réaliser des économies d'échelle, mais aussi d'assurer une présence commerciale incontournable. Il n'est qu'à voir l'évolution des structures du transport aérien aux Etats-Unis pour s'en convaincre.

Les entreprises européennes sont donc toutes confrontées à ce défi : grossir pour réussir, peut-être même pour survivre.

C'est pourquoi le groupe Air France a développé une stratégie d'alliances européennes et internationales. Air France a ainsi entrepris une politique de rapprochement avec Air Canada.

Souhaitons que les plans de restructuration et les recherches d'alliance permettent à Air France de redresser sa situation de façon définitive, et ce dans les meilleures conditions sociales.

Pour conclure, je rappellerai que la commission de la production et des échanges a approuvé ce projet de budget, qui, malgré le contexte général de crise, est en sensible augmentation.

M. le président. La parole est à M. Yves Dollo, rapporteur pour avis de la commission de la défense nationale et des forces armées.

M. Yves Dollo, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile est particulièrement bien traité dans la loi de finances pour 1993. On constate en effet une forte progression des crédits, de 17,20 p. 100.

Des moyens accrus pour la formation des personnels navigants et les équipements du contrôle aérien permettront de renforcer la sécurité du transport aérien. Cet objectif, essentiel, se traduira par l'accroissement des études et des essais sur la sécurité, par le renouvellement de la flotte d'avions des centres de formation et par l'acquisition des matériels destinés à la formation.

Les crédits d'équipement pour la navigation aérienne s'accroissent de 20 p. 100, afin de répondre à la hausse constante du trafic aérien.

Les aides publiques à la recherche et au développement des programmes aéronautiques civils sont, eux aussi, en forte hausse.

L'effort de l'Etat est d'autant plus nécessaire que l'industrie aéronautique connaît de fortes secousses liées non seulement à la crise qui affecte les compagnies aériennes mais

aussi à la réduction sensible des budgets de défense. Cet effort participe également à la défense de l'emploi dans ce secteur.

L'année dernière, j'avais largement démontré les synergies entre les programmes civils et militaires, appelant à un effort soutenu des pouvoirs publics afin de compenser, au moins partiellement, la réduction du budget de la défense. L'accroissement des crédits de 6,4 p. 100 va dans ce sens.

La progression des crédits s'explique notamment par la montée en charge du programme GE 90 auquel la SNECMA participe à hauteur de 25 p. 100 avec General Electric et à la forte annuité du programme Airbus A 340.

La revalorisation des crédits de recherche en amont de 5,5 p. 100 participe à la préparation de l'avenir. L'effort soutenu du budget de l'aviation civile comme celui du ministère de la défense est la garantie que la France fera encore partie des pays leaders au XXI^e siècle dans le secteur de l'aéronautique.

J'examinerai d'abord les relations entre le transport aérien civil et le trafic militaire, essentiellement sous l'angle de la sécurité. J'évoquerai ensuite la reconversion des pilotes de l'armée dans l'aéronautique civile.

D'abord, la sécurité.

Essentiellement assurée par la gendarmerie des transports aériens et la police de l'air et des frontières, la sécurité du transport aérien consiste d'abord dans la protection des installations. La gendarmerie des transports aériens est chargée de la sécurité et de la sûreté en zones réservées aéroportuaires, la PAF assurant la même mission en zones publiques.

Prolongeant l'action de la gendarmerie départementale sur l'emprise de certains aérodromes civils et des centres de contrôle de la navigation aérienne, les unités de la gendarmerie des transports aériens exercent dans les aérodromes toutes les missions dévolues à cette subdivision d'arme.

Soulignons qu'après deux années de croissance, les effectifs de la gendarmerie sont restés stables, avec près de 1 100 personnes.

J'évoquerai maintenant la sécurité des passagers et la sûreté des aéroports.

Assurer la sûreté du transport aérien civil, c'est notamment éviter l'introduction d'armes ou d'explosifs à bord des avions civils et protéger les installations aéroportuaires indispensables.

En temps de paix, dans la mesure où l'action terroriste actuelle privilégie les attentats contre les avions en vol, l'accent est mis tout particulièrement sur la prévention des actes illicites.

La politique de sûreté des trois dernières années a été menée en fonction de trois priorités principales.

Premièrement, la poursuite de la mise en place des matériels sur les aéroports. Le budget de l'aviation civile y consacre chaque année une centaine de millions de francs.

Deuxièmement, le financement de nouveaux matériels de détection d'explosifs et de contrôle d'accès. Il a ainsi été financé le développement d'un nouveau système de contrôle radioscopique du fret aérien dont la mise en service interviendra à la fin de 1993.

Troisièmement, l'établissement de structures et de procédures nouvelles. Le groupe interministériel des vols sensibles, créé à l'initiative de la DGAC, a été à l'origine de nouvelles décisions : filtrage à 100 p. 100 des passagers et des bagages de cabine de tous les avions de plus de 100 places sur tous les aéroports nationaux ; traitement amélioré des colis abandonnés dans les aérogares ; poursuite de la politique d'acquisition et de formation de chiens détecteurs d'explosifs ; mise en place de procédures de sûreté concernant le fret aérien et la poste aérienne ; nouvelle politique de formations du personnel d'exécution.

Cette nouvelle politique trouve sa traduction dans l'accroissement sensible des moyens en effectifs et en crédits : les premiers sont ainsi passés en deux ans de 2 130 à 2 857 pour la police de l'air et des frontières et de 1 031 à 1 086 pour la gendarmerie ; quant aux seconds, ils sont passés de 170 millions en 1990 à 200 millions de francs.

Il est indispensable que l'effort engagé soit poursuivi.

En temps de guerre, l'objectif « protection des installations » prend le pas sur celui de la sécurité des vols. Il réclame alors certaines priorités.

L'action maîtresse de ces trois dernières années a consisté en une refonte complète du concept de protection des points sensibles.

Les différents sites dits sensibles étaient classés selon leur importance et disposaient, pour chacun d'eux, d'un plan de protection particulier. Ces plans très exigeants en personnels, n'étaient pas adaptés aux situations de crise, ont l'a bien vu lors de la guerre du Golfe.

La démarche a consisté à tenir compte de la redondance des installations vitales et indispensables. Cette protection « du réseau » et non plus de points isolés permet de limiter les sites à protéger et ainsi de concentrer les forces de protection.

Cette politique doit être vivement encouragée.

Je traiterai maintenant de l'organisation de la cohabitation entre la circulation aérienne civile et la circulation aérienne militaire. Elle repose sur l'existence de deux systèmes de contrôle distincts mais coordonnés :

Le contrôle aérien civil n'est responsable que des vols civils - 1 605 000 vols en 1991 - qu'il doit maintenir le long de routes prédéterminées et publiées ;

Les centres militaires, quant à eux, contrôlent le trafic militaire - 120 000 vols en moyenne par an - et sont responsables de l'anticollision entre le trafic civil et le trafic militaire.

L'exploitation des structures d'espaces civils et militaires fait appel à la coordination en temps réel pour permettre la traversée de certains espaces aériens militaires par les avions civils.

C'est ainsi que certaines journées de pointe du trafic aérien civil identifiées à l'avance font l'objet de mesures particulières : pour l'été 1992, douze vendredis particulièrement chargés - contre huit en 1991 - ont fait l'objet de négociations préalables sur l'espace aérien militaire.

La direction générale de l'aviation civile et l'état-major de l'armée de l'air sont convenus d'intensifier les échanges d'informations à caractère prévisionnel sur le trafic civil afin de mieux planifier les activités de l'armée et d'optimiser l'exploitation des structures de l'espace aérien.

Les contrôles aériens civil et militaire, qui s'appuient sur des systèmes informatisés distincts fournissant un état de la situation aérienne, peuvent échanger leurs informations.

Par ailleurs, l'aviation civile a mis en place dans les centres militaires des détachements civils de coordination composés de contrôleurs civils. De même, le ministère de la défense a installé dans les centres civils des détachements militaires de coordination composés de militaires qui n'ont pas le statut de contrôleurs aériens.

En dépit des progrès réels enregistrés, la DGAC relève chaque année des rapprochements dangereux, dits « airmiss ». Ils sont néanmoins très peu nombreux par rapport au nombre des vols : en 1991, pour 1 605 000 vols civils et environ 120 000 vols militaires, on a dénombré onze airmiss - contre vingt-deux en 1989.

La majorité des airmiss de catégorie A, c'est-à-dire des risques graves, concernent les avions en circulation aérienne générale évoluant selon les règles du vol à vue et des avions en circulation aérienne militaire.

En application des travaux et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, une nouvelle réglementation de la circulation aérienne et une reclassification des espaces aériens ont été adoptées en France. Un bilan sera dressé au cours de l'année 1993.

Il faut souligner que grâce à un effort constant des pouvoirs publics la sécurité des vols a été notablement renforcée ces dernières années.

Le dernier sujet que je traiterai concerne le reclassement des pilotes de l'armée au sein des compagnies civiles.

La fin des années quatre-vingt a été marquée par un pénurie relativement importante des pilotes de l'aéronautique civile. Dans une telle situation, les pilotes chevronnés et d'élite de l'armée de l'air et de l'aéronavale étaient des recrutés de choix. En outre, le niveau des rémunérations proposées, comparé à celui des soldes et des perspectives de carrière assombries par les restructurations de l'outil de défense, incitait nombre de pilotes de chasse à rejoindre les compagnies aériennes. Par ailleurs, la seule augmentation des élèves de l'École nationale de l'aviation civile n'était pas suffisante.

Dans ce contexte, la DGAC s'est engagée dans une négociation avec le ministère de la défense. Elle fut relativement difficile, les armées redoutant que l'organisation d'une telle filière favorise l'accroissement des départs. Un protocole fut cependant signé le 22 mai 1990 entre le ministère de la défense et la compagnie Air France, protocole qui organise la reconversion des pilotes de l'armée.

Reconnaissons que cet accord est intervenu tardivement. En effet, il a été conclu au moment même où le trafic aérien connaissait un brutal ralentissement de son activité dont la cause première a été la crise du Golfe.

La dégradation de la situation du transport aérien s'est poursuivie, provoquant un retournement du marché de l'emploi aggravé par l'arrivée de nombreux jeunes pilotes formés par l'ENAC mais aussi par les écoles privées ou provenant des filières organisées par les compagnies aériennes elles-mêmes. Le taux de chômage a rapidement progressé, passant de 4 p. 100 en 1987 à 10 p. 100 en 1992.

Le pourcentage de pilotes de ligne d'origine militaire embauchés par les compagnies aériennes reste cependant relativement élevé. En 1991, 20 p. 100 des pilotes ayant rejoint Air France étaient d'origine militaire. La convention conclue entre Air France et le ministère de la défense n'est probablement pas étrangère au nombre important d'officiers pilotes de ligne d'origine militaire engagés par la compagnie. Dans les autres compagnies, le pourcentage de pilotes d'origine militaire oscille entre 7 p. 100 pour Air Liberté et 28 p. 100 pour la compagnie Corse Méditerranée.

Chaque progrès de l'organisation des relations entre le ministère de la défense et les compagnies aériennes participe au « lissage » des variations d'un secteur qui passe trop rapidement de la pénurie à la surabondance.

Les filières de recrutement des pilotes de l'aviation civile mériteraient quelques adaptations, à la lumière des récentes évolutions par à-coups du marché de l'emploi. Le recrutement des pilotes de l'aviation civile pourrait ainsi être mieux assuré.

L'évolution des crédits du budget de l'aviation civile étant particulièrement satisfaisante, notre commission a émis un avis favorable à leur adoption.

M. le président. Monsieur Dollo, je ne puis porter un jugement sur le contenu de votre intervention, mais je peux le faire sur la capacité respiratoire qui soutient la rapidité de votre débit oratoire. *(Sourires.)*

M. Yves Dollo, rapporteur pour avis. On m'avait promis dix minutes ; or sur la feuille jaune, je n'avais plus le droit qu'à cinq minutes !

M. le président. Je ne vous adressais pas un reproche, monsieur Dollo. Je louais votre capacité respiratoire qui doit être due à la pratique du cross-country dans votre jeunesse. *(Sourires.)*

La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, chaque année, à l'occasion de l'examen du budget du transport aérien, je regrette que l'aéronautique ne suscite pas dans notre assemblée un intérêt plus évident. En effet, il s'agit là de l'une de nos plus belles industries, de l'une des plus performantes, et, ne l'oublions pas, de l'une des plus importantes pourvoyeuses d'emplois.

Faute de temps, je limiterai mon intervention au problème de notre aviation civile, et encore serai-je synthétique.

L'industrie du transport aérien connaît actuellement une crise sans précédent depuis la dernière guerre. Comment en est-on arrivé là ? Il y a eu, évidemment, la guerre du Golfe, puis la récession, mais cela n'explique pas tout.

Le transport aérien paie aujourd'hui les conséquences de l'introduction brutale d'une concurrence effrénée dans un secteur bien peu préparé à l'accueillir.

Encore convient-il de souligner que, selon ses propres chiffres, Air France a plus souffert que la moyenne de ses concurrents : en 1991, alors que le nombre des passagers avait diminué dans le monde de 4 p. 100 par rapport à l'année précédente, il avait chuté de 16 p. 100 pour la compagnie nationale ; pour la période 1986-1991, alors que la croissance moyenne mondiale a été de 3 p. 100, elle a été seulement de 1,5 p. 100 pour Air France. En 1991, si cer-

taines compagnies, comme British Airways ou Singapore Airlines, ont enregistré des bénéfices, Air France, Lufthansa et bien d'autres compagnies ont été déficitaires.

Loin de moi l'idée de nier l'importance de la crise de la demande, mais permettez-moi de rappeler que, depuis des années, j'essaie en vain, ici-même, d'appeler l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur le manque d'adaptation des compagnies françaises à la concurrence mondiale. La commission de contrôle créée par le Sénat a d'ailleurs rendu des conclusions largement identiques aux miennes.

Je n'évoquerai ici que quelques-uns des reproches que l'on peut adresser au principal groupe français : inadaptation des statuts du personnel - de nombreux statuts ne se justifient pas ou plus -, lourdeur des structures hiérarchiques ; et, d'une manière générale, organisation plus proche de celle d'un service public que de celle d'une entreprise exposée à la concurrence.

Nous savons maintenant que comme Valéry le disait autrefois des civilisations, les compagnies aériennes sont mortelles. Regardez ce qui s'est passé pour Pan Am. Et n'oublions pas que l'adaptation est d'autant plus difficile que l'environnement international est de plus en plus sauvage.

Nous touchons d'ailleurs là à l'une des faiblesses de l'action communautaire. Dans le domaine aérien, il y a trop d'Europe à certains égards, et pas assez à d'autres.

Trop d'Europe ? Je ne peux éviter ici de mentionner sir Leon Brittan.

L'affaire de Havilland est encore dans toutes les mémoires. Il est extravagant de vouloir régenter la concurrence dans le monde, alors qu'il conviendrait d'abord de protéger la Communauté économique européenne.

Par ailleurs, nous sommes confrontés à une doctrine partielle ? L'affaire de la TAT est là pour éveiller nos soupçons. Après une longue réflexion qui a duré neuf mois, M. Brittan a en effet obligé Air France à céder le contrôle de TAT en contrepartie du rachat d'UTA. Cette affaire est grave si l'on songe que la TAT dispose de droits sur Paris-Marseille ou sur Paris-Toulouse qui sont des lignes véritablement rentables, contrairement à beaucoup de celles d'Air Inter.

Au sujet de la TAT, monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question précise : pourquoi le Gouvernement a-t-il autorisé une banque publique, le Crédit national, à céder ses actions de la TAT à British Airways ? Je peux difficilement imaginer qu'il n'ait pas été préalablement saisi de ce dossier, sauf à croire que les banques publiques sont sous le régime de l'autogestion ! Vous n'avez pas répondu sur ce point au sénateur Vinçon, je ne doute pas que ce soit pour réserver la primeur de votre réponse à l'Assemblée. J'attends donc de vous que vous me répondiez de façon précise sur ce point.

De deux choses l'une : ou bien les banques nationalisées n'ont aucun compte à rendre à l'Etat, et, dans ce cas, il est inutile de les nationaliser ou bien vous avez expressément accordé l'autorisation. Dans les deux cas, il faut vous expliquer.

Le Gouvernement compte-t-il aussi suggérer à M. Delors d'exiger de M. Brittan qu'il tourne ses regards vers British Airways, dont c'est la quatrième opération de croissance externe dans l'année. Je rappelle que British Airways a été autorisée à racheter Dan Air en quatre jours, alors que Air France a dû attendre neuf mois pour racheter UTA !

Plus généralement, je pense que dans les circonstances actuelles, l'Europe serait plus avisée de se protéger et de se renforcer que de se miner de l'intérieur. Je ne prendrai que deux exemples concrets : la nécessité de remettre en cause l'inégalité de nos relations avec les Etats-Unis et l'amélioration urgente et indispensable du trafic aérien en Europe.

Nos relations aériennes avec les Etats-Unis datent de 1946, soit de près un demi-siècle. La France a justement dénoncé cette convention devant les exigences intolérables de transporteurs américains. Encore faut-il noter que vous avez néanmoins accepté, monsieur le ministre, une augmentation de 30 p. 100 des capacités américaines pour la France, ce qui n'est pas rien.

De plus, parmi les compagnies américaines qui sont autorisées à desservir la France - essentiellement Paris - plusieurs sont en état de faillite et se trouvent sous ce que l'on appelle aux Etats-Unis la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites. Elles ne sont plus tenues de rembourser leurs créan-

ciers ni d'amortir leurs investissements et sont donc dégagees de toutes sortes de difficultés financières. Leur seul but est d'amasser à n'importe quel prix un peu de cash.

On parle beaucoup du GATT en ce moment ; ne serait-il pas opportun de le saisir et de lui demander si cette concurrence est conforme aux principes qu'il a édictés ? Est-il acceptable, je le répète, que des compagnies aériennes assurent un service normal, rémunèrent leurs actionnaires et effectuent, si elles le peuvent, des amortissements, tandis que d'autres sont exemptées de toute obligation de ce genre ? Est-ce là une concurrence normale ? Ma réponse est non.

Quels sont vos efforts pour obtenir une égalité de traitement avec les Etats-Unis, à l'instar de ce qu'ont fait les Britanniques, dont l'action a été couronnée de succès puisque trois compagnies américaines seulement desservent Londres par des liaisons transatlantiques, ce dont British Airways tire des profits non négligeables ?

J'en arrive à un autre dossier épineux, celui du contrôle du trafic aérien. Il nous faut sur ce sujet dépasser les corporatismes frileux des différentes directions générales de l'aviation civile nationales. On estime les pertes d'Air France à 300 millions de francs au seul titre de la mauvaise organisation du trafic. Mais M. Bernard Attali a évalué l'autre jour, sur une radio périphérique, ces pertes à 500 millions de francs. Par ailleurs, un député européen espagnol M. Sapena Grannell, estime pour sa part que le coût supplémentaire entraîné par les retards se traduirait par une augmentation moyenne de 8 p. 100 du prix du billet d'avion en Europe, sans compter les inconvénients infligés aux passagers.

Dans ce domaine, une vision purement intergouvernementale des choses ne peut aboutir qu'au désordre que nous connaissons actuellement. Nous aurions pourtant là une application exemplaire du principe de subsidiarité. Ne pourrait-on demander à la Commission, plutôt que de se charger d'organiser la concurrence, ce qu'elle fait mal, d'organiser un peu le transport aérien en Europe ?

Cela dit, il ne faut pas se leurrer. Les compagnies françaises doivent s'adapter à un monde difficile, c'est-à-dire entrer en concurrence avec des compagnies puissantes et dynamiques, dont les coûts salariaux sont très inférieurs aux nôtres.

Il faut en premier lieu poursuivre la révolution culturelle d'Air France. Le président Bernard Attali a commencé à simplifier les structures hiérarchiques. Il faut aller plus vite et déconcentrer. J'ai ainsi noté que Lufthansa avait décidé de faire exploiter son réseau européen par une division spéciale, à partir de centres de trafic où seront décentralisés les personnels et les matériels. Pourquoi ne pas s'inspirer de cet exemple ?

Si des mesures drastiques doivent être prises, il vaut mieux les prendre aussi rapidement que possible.

Si le statut des navigants doit être incontestablement revu dans le sens d'une plus grande flexibilité, voire d'une diminution des avantages acquis, il est tout aussi certain qu'il ne faut pas hésiter, si besoin est, à revaloriser la rémunération de certains personnels administratifs et commerciaux actuellement mal payés et peu motivés.

Air France doit se garder de la tentation qui consisterait à intégrer totalement Air Inter dans le groupe. Air Inter doit conserver sa personnalité, ses particularités. Si l'on procédait autrement, on priverait le groupe Air France d'une société particulièrement dynamique dotée d'une culture propre et qui se porte plutôt mieux que sa maison mère.

Le budget qui nous est soumis aujourd'hui est-il à la hauteur de ces défis ? Je ne le pense pas. Je doute qu'une augmentation de 17 p. 100 des taxes et redevances frappant un secteur économique en difficulté constitue une réponse appropriée à la situation actuelle et c'est pourquoi, monsieur le ministre, le groupe UDF votera contre votre budget. *(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. Jean-Claude Ramos.

M. Jean-Claude Ramos. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget de l'aviation civile revêt cette année une importance particulière.

Ce n'est pas que notre assemblée se soit par le passé désintéressée d'un secteur de notre économie porteur d'avenir, d'un secteur dans lequel notre pays a joué d'abord un rôle de

pionnier, ensuite de fédérateur et de catalyseur, pour lancer et développer la coopération européenne avec le succès que l'on sait.

C'est un fait que le monde du transport aérien subit aujourd'hui le contrecoup du ralentissement de la croissance économique et connaît une des plus graves crises de son histoire. Les compagnies aériennes ont beaucoup investi au cours des dernières années pour faire face à la forte croissance du trafic, et aussi, il faut le reconnaître, pour maintenir leurs parts de marché dans un contexte de libéralisation économique et de concurrence accrue. Elles se retrouvent dans leur très grande majorité en situation financière difficile, ayant à supporter des charges que le faible niveau du trafic ne leur permet plus d'équilibrer. La compagnie nationale, les rapporteurs l'ont souligné, n'échappe pas à la règle. Elle a dû récemment annoncer un plan d'économies s'ajoutant au plan « Cap 93 » mis en place en septembre 1991.

Ce contexte maussade devrait laisser place tôt ou tard à une reprise annonçant la reprise économique mondiale tant attendue, puisqu'il est confirmé que le transport aérien est un baromètre de l'économie, mais un baromètre qui a souvent tendance à amplifier les évolutions, quelles soient positives ou, comme c'est malheureusement le cas aujourd'hui, négatives.

C'est pourquoi nous accueillons favorablement la présentation d'un budget annexe de l'aviation civile en croissance.

Ce budget permettra de poursuivre les efforts entrepris depuis 1988 pour la revalorisation des statuts et l'accroissement des effectifs des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, et de mettre en œuvre le protocole du 10 juillet 1991.

Nous notons avec satisfaction l'augmentation des investissements, notamment de ceux consacrés aux équipements de la navigation aérienne. Dans une perspective à moyen terme, il est important de faire sauter les bouchons et les goulets d'étranglement qui sont générateurs de retards ; l'effort du Gouvernement, en collaboration avec nos voisins européens, doit être mentionné et encouragé.

Monsieur le ministre, nous n'ignorons pas les contraintes économiques et la nécessité d'améliorer, dans l'intérêt du consommateur, la compétitivité des entreprises. La libéralisation est certes nécessaire, mais elle doit être progressive et maîtrisée pour ne pas mettre en péril l'ensemble des transporteurs européens et laisser nos aéroports en pâture à quelques mastodontes qui se hâteront de contrôler le marché au grand détriment des usagers, comme cela s'est produit aux Etats-Unis. Les résultats que vous avez obtenus dans le cadre du troisième « paquet » aérien répondent à ce souci et devraient permettre d'aboutir à un résultat équilibré respectant au mieux les intérêts des usagers, des entreprises et de leurs employés.

En 1986, lors d'un précédent ralentissement de la croissance du transport aérien, le gouvernement de l'époque, trop guidé par des préoccupations à court terme, avait fait preuve d'un regrettable manque de clairvoyance ; nous en connaissons, nous en subissons les conséquences. L'Etat se doit de jouer, dans ce domaine comme dans d'autres, un rôle de régulateur, de préparer les infrastructures et les hommes à la reprise ; il s'agit là d'une mission de service public.

Contrairement à M. Inchauspé, nous ne pensons pas que ce budget soit « trop bon ». Il marque la volonté de l'Etat de mettre en œuvre les moyens indispensables au développement et à la modernisation du transport aérien.

En premier lieu, nous nous félicitons que vous disposiez de l'outil que constitue le budget annexe.

En l'absence d'un tel document, qui avait été souhaité par tous et que certains paraissent maintenant sur le point de décréter, comment les services de l'aviation civile pourraient-ils faire face à la croissance continue du nombre des avions ? L'aviation civile disposerait-elle des moyens lui permettant de maintenir un haut niveau de sécurité dans le contexte actuel de libéralisation ? Comment s'assurer, sinon, que les contributions des usagers sont bien affectées à l'amélioration du transport aérien ou, que l'on ne fait pas payer au contribuable des charges au bénéfice des seuls usagers ?

La structure du budget annexe nous semble la plus appropriée pour relever tous les défis d'un monde du transport aérien en pleine évolution et pour faire entendre notre voix dans le concert européen.

Ensuite, nous ne comprenons pas les critiques d'opacité qui sont adressés à ce budget et les interrogations que suscite la taxe de sûreté et de sécurité. Cette taxe, que nous avons - faut-il le rappeler ? - adoptée l'an dernier, est affectée au budget annexe depuis 1992. Les usagers, qui sont les payeurs, peuvent donc être assurés que le produit est entièrement utilisé dans l'intérêt du transport aérien et de sa sécurité. Nous acceptons les mesures nouvelles qu'il est proposé de financer par l'augmentation de la taxe car elles correspondent bien à des missions de service public.

Enfin, nous notons que les efforts importants traduits dans ce projet pourront être financés en limitant les revalorisations de tarifs. Nous croyons savoir qu'il n'en va pas forcément de même chez nos voisins, dont les considérations tarifaires semblent différentes des nôtres.

Nous pensons que ce projet de budget est une réponse appropriée à la conjoncture du transport aérien et nous sommes prêts à l'adopter. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Robert Montdargent. Le secteur de la construction aéronautique traverse, comme les compagnies aériennes, une crise grave, et l'on annonce de très nombreuses réductions d'effectifs.

Cette crise est due à un plan de charge insuffisant, mais aussi à une déréglementation venue des USA d'abord, du Sud-Est asiatique ensuite. On peut donc légitimement se poser la question : l'industrie aéronautique est-elle encore une priorité nationale ?

En apparence, les crédits de paiement consacrés à la recherche et au développement des programmes aéronautiques et les subventions d'investissement s'élèvent à 2 449 millions de francs, en progression de 6,4 p. 100. Ce chiffre doit cependant être relativisé du fait des reports, gels ou annulations de crédits qui grèvent chaque année l'enveloppe budgétaire globale. En 1991, 208 millions de francs ont été ainsi soustraits à la loi de finances initiale. En 1992, 8 p. 100 des crédits font l'objet d'un gel.

Je souhaite que cette mesure soit temporaire et que les dotations initiales puissent être effectivement attribuées en 1992.

Un deuxième élément relativise encore les allocations budgétaires. Les crédits de paiement constituent les crédits bruts attribués à l'industrie aéronautique. Si l'on soustrait de ceux-ci les remboursements d'avances sur les grands programmes en cours de commercialisation, on obtient en fait le véritable effort national en faveur de cette industrie. Or, en 1992, les remboursements doivent atteindre près de 2 milliards de francs, soit quasiment le montant des autorisations de programme attribuées cette même année.

Loin de moi l'idée que l'industrie aéronautique ne doit pas rembourser ce qu'elle a réclamé et obtenu, mais la prévision pour 1993 est semblable à celle de 1992, à 10 millions près, alors que les autorisations de programme s'élèvent à 2 394 millions de francs, c'est-à-dire que le bilan est neutre pour l'Etat, comme le souligne le rapporteur spécial dans son rapport écrit et comme il vient de le répéter.

Un troisième élément concerne les recherches en amont, dont les crédits s'élèvent à 355 millions de francs, en augmentation d'un peu moins de 3 p. 100. Mais 140 millions de francs au titre des études et de la recherche de base sont inscrits au budget de la défense. Il apparaît difficile de les comptabiliser deux fois, dans deux ministères différents, et donc de les faire figurer à l'actif de ce budget. Certes, la présentation est modifiée depuis deux ans, mais ce petit tour de passe-passe n'est bon ni pour la lecture des documents budgétaires ni, surtout, pour l'aviation civile.

Si on soustrait ces crédits, la recherche en amont enregistre une baisse sensible de près de 32 p. 100 en autorisations de programme et de près de 38 p. 100 en crédits de paiement, les dotations étant ramenées à 260 millions en autorisations de programme et à 215 millions en crédits de paiement. Cela signifie-t-il que les études et la recherche de base pour l'aéronautique tant civile que militaire, qui préparent l'avenir, sont amputées de ce montant, alors même que ce type d'aide à la recherche aéronautique en amont n'est pas concerné par les accords récents du GATT ?

Ramenées à leur juste proportion, les dotations budgétaires pour l'industrie aéronautique ne sont donc pas en forte progression. Et cela au moment où les entreprises nationales se trouvent sous-capitalisées ; ainsi, la SNECMA réclame une dotation depuis deux ans.

Tout compte fait, les firmes françaises ne sont pas en position favorable face à la concurrence et à leurs partenaires internationaux, avec lesquels il convient de parvenir à des relations équilibrées.

L'industrie nationale ne doit pas, dans la période actuelle, faute de moyens financiers, opérer des choix qui sacrifieront l'emploi à court terme et pénaliseront la recherche-développement à long terme, surtout dans une période où nous connaissons des difficultés liées à la déréglementation et à une insuffisance du plan de charge de l'industrie française et, plus généralement, de l'industrie européenne.

Par ailleurs, les restructurations - décidées ou non par la puissance publique - doivent se situer dans une optique de consolidation et de développement de l'industrie nationale. Or, depuis quelques semaines, le projet de rapprochement Dassault-Aérospatiale a été relancé, sans qu'en soit précisée la finalité ; je fais bien entendu allusion à la SOGÉPA, instrument annoncé de la fusion. Tout porte à croire que cette opération se situe dans une optique de rationalisation, avec fermeture de sites et affaiblissement du potentiel technologique, commercial et humain global, notamment dans la région parisienne, mais ce n'est pas la réponse appropriée aux difficultés actuelles de l'aéronautique.

Le comité central de Dassault et les syndicats se sont prononcés à l'unanimité contre un tel projet. Je doute fortement que la direction de l'entreprise participe à ce rapprochement. En revanche, je suis favorable à une coopération entre les deux sociétés, je l'ai souvent dit et je ne reviens pas sur ce point.

Dassault Aviation doit tenir compte des risques d'une trop grande spécialisation dans l'aviation militaire. Les programmes Falcon 900 et Falcon 2000 sont de bons programmes qui assurent *grosso modo* 25 p. 100 du plan de charge mais, au-delà de l'aviation d'affaires, la firme doit s'orienter vers une plus grande participation aux programmes civils.

Deux pistes auraient pu être suivies avec le programme A 330-A 340 et le programme Fokker, ce qui aurait permis de porter la part du civil dans le plan de charge à 35 ou 40 p. 100.

Une telle stratégie, c'est vrai, concerne le long terme et nécessite le soutien des deux ministères de tutelle de l'industrie aéronautique.

Je terminerai sur une interrogation et un souhait.

L'effort en matière de navigation aérienne est-il suffisant pour permettre d'accueillir un trafic en continue croissance ? Cela ne semble pas être le cas.

Les syndicats et, au-delà, nombre de personnes s'inquiètent du désengagement de l'Etat du financement des aéroports autres que ceux d'intérêt national ainsi que de la diminution du recrutement des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et des techniciens de l'aviation civile tel que le prévoyait le protocole d'accord signé en juillet 1991. Enfin, je souhaite que l'aide à la recherche en amont, qui constitue la base de la préparation de l'avenir à moyen et à long terme, et qui conditionne en partie la place de l'industrie nationale et de l'emploi dans le futur, soit développée.

A défaut d'obtenir une augmentation significative du budget et des engagements sur ces orientations, le groupe communiste ne votera pas ce budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

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

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous le savons tous, le transport aérien français est en crise, et ce depuis de trop nombreuses années.

Certains m'objecteront que la situation internationale ne permet pas à la France d'échapper à la dégradation de ce secteur. Certes. Cependant, si l'on prend l'exemple des deux compagnies aériennes, Air France et British Airways, on peut légitimement se poser la question de savoir s'il existe une fatalité pesant sur notre transport aérien ou si, tout compte

fait, l'essentiel des difficultés ne viendrait pas des méthodes de travail et de gestion des personnels. En effet, que constate-t-on ?

Alors que les deux compagnies précédemment citées ont traversé les mêmes turbulences, dues à la crise du Golfe, du côté d'Air France, le bilan est catastrophique : endettement de 21 milliards, pertes de parts de marché, déficit chronique, vente d'actifs, 2,5 milliards de frais financiers, recettes inférieures aux prévisions de 9 p. 100, besoins en financement couverts en totalité par les emprunts.

En revanche, du côté de British Airways, les rachats sont spectaculaires : Dan Air, Deutsche British Airways, US Air, TAT European Airlines.

Cette comparaison, sévère pour notre compagnie que nous voulons tous sauvegarder, n'a d'autre but, mes chers collègues, que de vous démontrer qu'il n'existe pas de fatalité mais erreur dans la stratégie économique et politique choisie.

En effet, alors, que British Airways applique, depuis plusieurs années, des principes libéraux dans sa gestion, Air France continue à souffrir d'une gestion étatiste, lourde, tatillonne, bref, d'une gestion socialiste.

M. Jacques Godfrain. Très juste !

M. Jean-Claude Mignon. Ces caractéristiques peuvent également s'appliquer aux méthodes de travail de vos services, monsieur le ministre. Ceux-ci ont encore trop tendance à fonctionner en vase clos.

Il serait, par conséquent, souhaitable de modifier vos méthodes d'organisation, de fonctionnement, afin d'assurer aux usagers un service de qualité au meilleur coût et de passer désormais d'un Etat régalién à un Etat partenaire des compagnies aériennes qui - faut-il le rappeler - alimentent à plus de 90 p. 100 le budget que vous nous proposez aujourd'hui et dont les défauts, mais j'y reviendrai, proviennent essentiellement du manque de concertation avec les transporteurs.

Il faut également changer vos méthodes de gestion des ressources humaines. Nous avons, en France, un potentiel de compétence et de haute technicité, mais ce sont des atouts que vous n'avez pas su ou voulu exploiter, monsieur le ministre. A cet égard, j'évoquerai, comme je l'ai fait l'année dernière, la situation des contrôleurs aériens.

Si je me félicite de constater une augmentation de plus de 17,2 p. 100 du budget, qui passera de 5,6 à 6,6 milliards, je demeure perplexe sur la méthodologie employée par vos services quant à son élaboration. J'estime que ce pourcentage de 17,2 p. 100 est quelque peu arbitraire et ne correspond à aucune réalité.

Faut-il vous rappeler, monsieur le ministre, l'existence de la décision ministérielle du 23 novembre 1987 de M. Jacques Douffiagne qui institue une commission consultative économique chargée d'organiser une concertation préalable avec les transporteurs aériens ?

Or cette commission ne s'est réunie que le 14 octobre dernier, soit le jour même où vous présentiez votre budget en commission à l'Assemblée nationale.

Votre budget est donc entaché non seulement d'une erreur de droit pour application discutable d'une décision ministérielle, mais également d'une erreur de fait, car complètement déconnecté des réalités dont vous auriez informé les compagnies aériennes si vous aviez pris la peine de les consulter. Comme l'ensemble du projet de loi de finances, il repose sur des hypothèses de croissance fantaisistes. Vous prévoyez une augmentation du trafic de plus de 11 p. 100 et ce afin de justifier une augmentation des charges de plus de 15 p. 100 alors que l'ensemble des professionnels, compte tenu du contexte international, prévoit une augmentation du trafic aérien beaucoup plus modeste.

Ensuite, monsieur le ministre, votre budget manque de transparence. Nous n'avons, par exemple, aucune information sur l'utilisation réelle des recettes perçues. Je formule le souhait que la représentation nationale puisse avoir accès à ces informations et qu'elle puisse également contrôler le budget annexe de l'aviation civile par le biais d'un groupe de travail.

D'autres questions me viennent à l'esprit au sujet de l'opacité de votre budget. La taxe de sûreté a été transformée, en 1992, en taxe de sûreté et de sécurité et, parallèlement, a considérablement augmenté, passant de six à dix francs sur les vols domestiques et de dix à quinze francs sur les vols

internationaux. Dans le cadre du budget pour 1993, il est prévu de la porter à dix-sept francs. A quel usage exact, monsieur le ministre, est affecté le produit de cette taxe ?

M. Gilbert Gantier. Bonne question !

M. Jean-Claude Mignon. M. le ministre de l'intérieur envisage de retirer aux officiers de police judiciaire de la police de l'air et des frontières leurs missions traditionnelles de fouilles des passagers et des bagages dans les aéroports. Cette tâche serait effectuée par des sociétés privées. Ne pensez-vous pas qu'il y ait contradiction flagrante entre, d'une part, ce nouvel exemple de désengagement de l'Etat de ses missions de police et, d'autre part, le fait que le passager ait payé, indirectement, pour être protégé par le biais de la taxe de sûreté et de sécurité incluse dans le prix de son billet, contre les menaces terroristes qui existent toujours ?

Je souhaite maintenant parler de l'un des principaux acteurs qui interviennent dans l'élaboration de ce budget, à savoir la direction générale de l'aviation civile. Un rapport de la Cour des comptes préconisait, dès 1991, une refonte complète de son organisation, ses prestations étant loin de satisfaire les transporteurs qui estiment payer fort cher un service de qualité médiocre.

M. Gilbert Gantier. C'est vrai !

M. Jean-Claude Mignon. Quelles suites allez-vous donner, monsieur le ministre, aux conclusions de la Cour des comptes ?

Pourquoi la direction générale de l'aviation civile bloque-t-elle, par son inertie, le projet de création d'une agence unique de contrôle aérien en Europe qui améliorerait la qualité du service et offrirait des perspectives pour l'exploitation du matériel électronique français ?

Eurocontrol, créé en 1960, appartient désormais au passé, du moins dans sa configuration actuelle. M. Inchauspé a proposé, dans un récent rapport, la création d'une telle agence, seule susceptible d'harmoniser véritablement l'espace aérien européen. En effet, savez-vous, monsieur le ministre, qu'il faut quatorze contrôles différents pour un vol effectué entre Paris et Hambourg, avec autant de langages et de matériels informatiques différents ? Ce n'est plus concevable à l'heure du Marché unique. Sachant qu'un vel européen sur deux passe par la France, ce qui tient à sa situation géographique privilégiée, l'opposition de l'administration française laisserait peu de chances à ce projet d'aboutir au niveau européen.

Par conséquent, quelle mesure allez-vous prendre, monsieur le ministre, pour que le projet de création d'une telle agence soit enfin sérieusement examiné et ait des chances d'aboutir ?

Le budget annexe de l'aviation civile reversera à Eurocontrol en 1993 la somme de 297 millions de francs, soit 35 p. 100 de plus qu'en 1992. Quelle est la nature des charges couvertes par cette somme ?

Ces charges étant, d'après la direction générale de l'aviation civile, appelées à progresser fortement dans l'avenir, je souhaite vivement que le Parlement français soit tenu informé de leur évolution et de l'utilisation des fonds.

Quelle sera la part du budget français affectée au programme Eatchip, qui n'est qu'un programme d'harmonisation mais qui coûtera déjà 7 milliards de francs ?

Ce sont autant de questions que votre budget laisse sans réponse.

J'en viens à vos méthodes de gestion du personnel.

Les deux tiers de votre budget, monsieur le ministre, sont affectés à la circulation aérienne. Or celle-ci fonctionne mal. La part des vols retardés n'a cessé d'augmenter et est passée de 8 p. 100 en 1989 à 14 p. 100 en 1992. Dans les quinze derniers jours, le retard moyen des vols entre le continent et la Corse a été de trente-trois minutes ! Ces retards répétés, dus, pour une large part, aux dysfonctionnements du contrôle aérien, sont de plus en plus mal perçus par les passagers et, de surcroît, coûtent cher aux compagnies. Que mes propos ne soient pas mal perçus par les contrôleurs aériens : il ne s'agit pas ici de remettre en cause leur dévouement et leur compétence, mais seulement de s'interroger sur l'organisation générale de leur travail.

Le budget annexe de la navigation aérienne, institué en 1985, était censé offrir aux services de la navigation aérienne les moyens nécessaires, tant en investissement qu'en ressources humaines, pour faire face à la croissance du trafic aérien constatée dès cette époque.

Les premiers recrutements d'élèves-contrôleurs ne furent concrétisés qu'en 1988, ce qui, compte tenu du délai de formation, passé entre-temps d'un niveau « bac + 3 » à un niveau « bac + 5 », devait se traduire par des effectifs opérationnels en 1993. Or, le budget annexe de l'aviation civile fait apparaître une réduction d'effectifs de 181 postes de contrôleurs principaux entre 1992 et 1993, soit une baisse d'environ 14 p. 100.

Compte tenu de la politique de recrutement et de formation en cours et des départs naturels, dont la courbe excédera celle des entrants pour les trois années à venir, quelle est votre prévision du solde net des emplois dans cette catégorie de personnels pour les cinq années qui viennent ?

Quand allez-vous enfin, monsieur le ministre, prévoir des effectifs suffisants dans les tranches horaires qui connaissent le plus de difficultés, entre six heures et huit heures, et au-delà de vingt heures ?

Quand allez-vous établir avec M. le ministre de la défense une nouvelle répartition du ciel entre les contrôles civil et militaire et prévoir une meilleure concertation entre eux ?

J'évoquais tout à l'heure l'harmonisation des matériels et des langages informatiques ; il faut également prévoir une harmonisation au niveau de la formation des hommes. Qu'avez-vous envisagé à cet effet ?

En conclusion, face au défi du Marché unique, il faut que la France soit dotée d'un service public renoué. L'esprit d'entreprise, associant les idées de concurrence et de rentabilité, doit émerger.

Le passager attend légitimement du transport aérien la rapidité, la ponctualité et la sécurité pour lesquelles il a payé.

Les compagnies aériennes, mises en situation d'accusées, ne maîtrisent pourtant pas toujours les causes des dysfonctionnements. Elles ressentent, par conséquent, un sentiment d'amertume dans la mesure où, même si elles assurent la totalité du financement des services responsables des dysfonctionnements, elles ne peuvent en aucun cas influencer sur leur gestion.

Cette situation met en danger le produit aérien. Il faut donc créer d'urgence une véritable entreprise de l'aviation civile. A cette fin, pourquoi ne pas s'inspirer de ce qui a été fait par l'un de vos collègues pour France Télécom, comme le suggère M. Inchauspé dans son rapport ? L'objectif serait d'étudier les modalités de transferts de certaines responsabilités, actuellement exercées par la direction générale de l'aviation civile, vers un établissement public autonome. Cette réforme, monsieur le ministre, aurait pour avantage d'insuffler au service public une véritable autonomie financière et juridique, tout en préservant le statut des personnels.

Les professionnels du transport aérien, représentés par la Fédération nationale de l'aviation marchande, attendent un geste de votre part et sont prêts à vous faire des propositions en ce sens. Quand allez-vous enfin les entendre ?

Pour toutes les raisons que j'ai exposées, le groupe du RPR ne votera pas votre budget. (*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. le ministre de l'équipement, du logement et des transports.

M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, avant de commencer la présentation de mon budget, je voudrais, comme l'a fait M. Inchauspé, saluer le vol du nouvel Airbus A 330. C'est un succès pour la France et pour l'Europe. Et, puisque j'évoque l'un de vos rapporteurs, je voudrais, de cette tribune, souligner son action constante en faveur de l'industrie aéronautique.

Vous examinez donc aujourd'hui les crédits de l'aviation civile et ceux de la météorologie nationale, qui joue d'ailleurs un rôle essentiel dans la sécurité du transport aérien. Je souligne que les crédits de l'espace sont, en 1993, rattachés au budget de la recherche. Il convient naturellement de tenir compte de cette modification de périmètre pour comparer des données homogènes. Il faut donc comparer les crédits du projet de loi de finances initiale pour 1993 à ceux de la loi de finances initiale de 1992, avec des chapitres budgétaires corrigés tenant compte de la modification de périmètre.

Le budget annexe de l'aviation civile s'élève à 6 613 millions de francs en moyens d'engagement, soit une progression de 14 p. 100, les moyens de paiement augmentant de

17,2 p. 100. Les crédits des programmes aéronautiques civils sont en croissance de 6,2 p. 100 pour les moyens d'engagement, de 6,4 p. 100 pour les moyens de paiement. Enfin, la météorologie nationale connaît également une progression importante de ses moyens : près de 9 p. 100 aussi bien en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Ces évolutions sont particulièrement favorables dans le contexte budgétaire et économique que vous connaissez. Peut-on dire, pour autant, qu'elles sont trop favorables ? Je ne le crois évidemment pas, car ce qui est en jeu, c'est la sécurité de notre système de transport, c'est-à-dire la protection des vies humaines, et c'est aussi la compétitivité de notre industrie.

Examinons d'abord les crédits de l'aviation civile. La forte progression de ce budget reflète avant tout la croissance du trafic, exprimé en nombre de mouvements d'avions, et traduit deux priorités : l'amélioration de la sécurité et des infrastructures ; le renforcement et la modernisation du service public.

L'augmentation du trafic est essentiellement imputable aux mesures de libéralisation du transport aérien et, on peut le dire, à la guerre commerciale que se livrent les compagnies aériennes. Monsieur Mignon, vous avez analysé la situation du contrôle aérien de manière un peu caricaturale, en isolant quelques chiffres qui ne sont pas représentatifs de la réalité de son évolution, mais j'y reviendrai. Il ne faut jamais oublier que l'augmentation du trafic est un phénomène que l'on constate partout dans le monde, et pas seulement en France, et qu'elle a été de 50 p. 100 au cours des cinq dernières années.

Pour le premier semestre de 1992, l'augmentation du nombre de vols contrôlés a été de 7 p. 100. Comme le dit fort justement M. Inchauspé dans son rapport, « La libéralisation est une bonne chose lorsqu'elle est progressive, ce qui est le cas en Europe, et non dépourvue de sauvegardes, ce que l'on s'efforce de faire. Mais il ne faut pas se limiter à un seul aspect des choses. La déréglementation doit s'accompagner d'un effort d'harmonisation du contrôle du trafic aérien. » C'est la conception que j'ai défendue, avec succès, auprès de mes collègues européens. Nombre d'entre eux, vous le savez, étaient partisans d'une ouverture totale, brutale et sans contrôle du secteur.

C'est ainsi que j'ai obtenu, dans le cadre du troisième « paquet » mentionné par M. Ramos, à la fois une période de transition suffisante pour permettre à nos compagnies de s'adapter à cette nouvelle donne de la libéralisation et l'introduction de mesures de sauvegarde indispensables pour préserver l'intérêt général, qu'il s'agisse de l'aménagement du territoire, de la desserte des collectivités enclavées ou de la congestion des aéroports.

J'ai eu l'occasion d'exprimer à plusieurs reprises, y compris devant l'Assemblée nationale, ce que je pensais d'une certaine dérive de la Commission européenne, en tout cas de certains commissaires, qui a été relevée à l'instant même par M. Gantier. Sur ce point, je partage totalement son diagnostic.

Plusieurs conceptions de l'Europe et plusieurs lectures des traités s'affrontent en effet. Le gouvernement français et moi-même n'acceptons pas celle qui consiste à mettre la concurrence par dessus tout. La concurrence n'est qu'un des éléments du traité de Rome ou des traités successifs. Figurent aussi, dans le traité de Rome, les mots : service public et aménagement du territoire.

M. Louis Pierre. Ainsi que « consommateurs » !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Nous acceptons d'autant moins cette notion de la concurrence qu'elle semble s'exercer - M. Gantier l'a souligné - d'une manière sélective et pour défendre des intérêts soit particuliers à un pays, ou même étrangers à l'Europe.

Vous m'avez interrogé, monsieur Gantier, sur les relations franco-américaines, et je profite de cette remarque sur l'Europe pour répondre à votre question. J'ai dénoncé l'accord franco-américain qui datait de 1946.

M. Gilbert Gantier. Vous avez bien fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Nous menons actuellement une négociation très dure, très difficile. Mais nous poursuivons sur cette ligne. Nous avons engagé une concertation avec nos partenaires européens pour que nos positions face aux les États-Unis ne

soient pas trop divergentes. Je rappelle d'ailleurs que la Grande-Bretagne a dénoncé, il y a bien longtemps, l'accord qui la liait aux Etats-Unis.

Vous m'avez également interrogé sur TAT. Rien ne permettait au gouvernement français de s'opposer à un accord conclu entre des entreprises privées, conforme aux règles communautaires et contribuant au développement de la coopération européenne.

Par ailleurs, le Crédit national n'avait pas le contrôle de TAT. Pour moi, du reste, la préoccupation majeure n'est pas de savoir qui est maître du capital de telle compagnie, sinon nous irions vers une économie dirigiste, et je ne pense pas que ce soit votre souhait. Ma préoccupation majeure, et c'est le seul point sur lequel je suis intervenu, est que la desserte régionale ne soit pas modifiée.

C'est la même position que j'ai défendue avec succès devant le conseil des ministres européens des transports, à savoir que lorsqu'un gouvernement, comme c'est le cas du Gouvernement de la France, souhaite appliquer des contraintes de service public et des règles d'aménagement du territoire, celles-ci s'imposent à toutes les compagnies qui opèrent en France, qu'elles soient françaises ou étrangères.

Les priorités du budget annexe sont centrées, je l'ai dit, sur l'amélioration de la sécurité et des infrastructures.

La progression continue du nombre de vols contrôlés a conduit le Gouvernement à vous proposer pour 1993 une nouvelle croissance des investissements, qui s'établiront en engagements à 1 320 millions de francs. Un effort particulier est prévu pour l'informatique du contrôle aérien - 285 millions de francs - en particulier pour la réalisation de la nouvelle génération, la cinquième, du système d'assistance automatisée au contrôle du trafic aérien, dite CAUTRA 5. Cela permettra de placer la France au niveau le plus avancé en la matière.

Sont également inscrits 115 millions de francs contre 60 pour les études et les essais ; 410 millions de francs pour adapter les centres de contrôle. Je pense à Toulouse-Blagnac et aux centres régionaux de la navigation aérienne de Brest et de Reims. Enfin, nous poursuivons la réalisation du programme de radars, ainsi que le renouvellement des aides radioélectriques à la navigation et à l'amélioration des liaisons air-sol. Nous resterons ainsi à un très bon niveau technique en ce qui concerne le contrôle aérien.

Renforcement aussi des moyens du contrôle technique et de la formation des personnels navigants. Sur ce point, 27,5 millions de francs sont prévus pour renouveler la flotte d'avions des centres de formation et 11,5 millions pour acquérir des matériels destinés à la formation, comme les simulateurs.

Le projet de budget ouvre, par ailleurs, 275 millions de francs d'autorisations de programme pour financer des dépenses d'infrastructures et de sûreté dans les aéroports. Je pense, par exemple, aux opérations lancées à Lille, en Guyane, à la Martinique, en Guadeloupe, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à l'aérodrome régional lorrain...

Le niveau de sûreté, souci qui, avec la sécurité, guide à la fois la politique que je mène et le budget qui vous est présenté, sera accru pour adapter les aéronefs aux contrôles à 100 p. 100 des bagages de soute, par la mise en place de nouvelles technologies pour la détection des explosifs et par la poursuite des programmes de construction de logements pour les gendarmes des transports aériens et de la police de l'air et des frontières.

Plusieurs d'entre vous sont intervenus sur la fameuse taxe de sûreté et de sécurité, pour laquelle est demandée une majoration de 2 francs par passager seulement, et uniquement pour les passagers à destination de l'étranger. M. Inchauspé, en particulier, s'est interrogé sur l'opportunité de cette augmentation.

Initialement, en 1987, il s'agissait d'une taxe de sûreté. Elle a été étendue ensuite à l'ensemble des missions de sécurité. Les taux de cette taxe, devenue ainsi taxe de sûreté et de sécurité, ont été portés à 10 francs pour les vols domestiques et à 15 francs pour les vols internationaux. Le produit, estimé pour 1992 à 530 millions de francs, est affecté depuis cette année au budget annexe et recouvert par les agents comptables de ce budget.

A quelles actions est consacré le produit de la taxe ? En dehors des financements pour la sûreté au sens strict, dévolus aux mesures prises pour lutter contre les actes terroristes et

qui s'élèvent à 160 millions de francs, il est affecté à des dépenses d'infrastructures, de formation aéronautique, de réglementation, de contrôle technique et de certification, toutes dépenses relevant des missions de sécurité de l'aviation civile.

Le produit de la majoration proposée, 2 francs sur les vols internationaux, est estimé à 41 millions de francs. Il permettra de financer la modernisation du bureau enquête-accidents, la création d'emplois de pilote inspecteur pour la certification de nouveaux types d'avions et la mise en place, dans les grands aéroports internationaux, d'équipements de contrôle des bagages de soute et du fret.

Je rappelle encore une fois qu'il s'agit d'une taxe additionnelle au prix du billet payé par les passagers, que ceux-ci voyagent sur des compagnies étrangères ou françaises. Elle n'affecte donc pas les comptes des transporteurs, qui n'en sont que les collecteurs, et pour des montants bien modestes, comparés à ceux de nos voisins. L'Allemagne et les Etats-Unis, pour ne prendre que ces deux exemples, ont institué des taxes parfois sensiblement supérieures à la taxe de sûreté et de sécurité prélevée en France, respectivement 22 francs et 30 francs, sans parler d'autres pays comme la Grèce, où chaque passager doit acquitter une somme comprise entre 100 et 150 francs.

J'espère, mesdames et messieurs les députés, que ces précisions, d'ailleurs mentionnées par vos rapporteurs dans leurs exposés ou leurs documents écrits, répondent à votre besoin d'information. Pour développer la nécessaire transparence vis-à-vis du Parlement, je veillerai à ce que soit réunie régulièrement la commission consultative économique.

M. Gantier s'est interrogé sur la redevance de route. Mais il sait bien que, du fait de la position géographique de la France, ce sont, pour 70 p. 100, les compagnies étrangères qui en acquittent le produit.

M. Ramos m'a demandé à quel rang se situait la France pour le montant de la redevance de route. Nous nous situons au sixième rang, à un niveau de 59 ECU, contre 95 ECU pour la Grande-Bretagne, par exemple.

Si, dans le projet de budget pour 1993, la première priorité est la sécurité, la deuxième consacre le renforcement et la modernisation du service public.

M. Mignon a trouvé que ce budget était obscur, manquait de transparence sur beaucoup de points. Il me semble qu'il aurait reçu des réponses à bon nombre de ses questions s'il avait eu l'occasion de parcourir attentivement le rapport de son collègue M. Inchauspé. Je me bornerai donc à répondre à celles que M. Inchauspé n'a pas lui-même évoquées.

Le débat de fond, c'est le sort que l'on entend réserver à ce secteur. Veut-on le moderniser en dialoguant avec les personnels - c'est la politique du Gouvernement - ou veut-on, d'une manière ou d'une autre, le privatiser ?

M. Francis Delattre. Oh ! là ! là !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. A plusieurs reprises, monsieur Mignon, vous vous êtes référé à l'exemple britannique, y compris, nous y reviendrons, pour les compagnies aériennes.

Pour ce qui est de la privatisation des services publics, l'exemple britannique ne me semble pas avoir donné des résultats éblouissants.

M. Jean-Claude Lefort. C'est le moins qu'on puisse dire !

M. Francis Delattre. Et l'étatisation, alors ?

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. C'est même tout le contraire, si l'on pense par exemple au gaz ou à l'électricité. La politique économique menée par Mme Thatcher, c'est M. Major qui doit maintenant en payer les dividendes ! Les privatisations, auxquelles vous vous référez constamment, ont conduit à cumuler l'accroissement du chômage, l'accroissement de l'inflation et l'accroissement des déficits publics. Alors prenez, s'il vous plaît, de meilleurs exemples !

M. Jean-Claude Lefort. Et aussi l'accroissement de l'insécurité !

M. Francis Delattre. Pour le chômage, vous êtes des spécialistes !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. De l'insécurité également, vous avez tout à fait raison, monsieur Lefort.

Quant au chômage, monsieur Delattre, aucun pays n'a réussi à maîtriser ce problème et ce drame, vous le savez parfaitement. Ce que je constate, c'est que le chômage croît beaucoup plus vite dans la Grande-Bretagne libérale qui privatise que dans la France qui défend la société d'économie mixte.

M. Francis Delattre. Et qui range ses chômeurs sur des parkings !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Mais j'en reviens au budget de l'aviation civile et me tourne maintenant vers M. Montdargent.

Le secteur du contrôle aérien de l'aviation civile a connu une très grave crise en 1988. On peut estimer que si un certain nombre de mesures avaient été prises dans les années 1986 à 1988, on n'aurait pas eu besoin de les prendre fin 1988.

M. Jean-Claude Lefort. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Le deuxième protocole d'accord, signé en 1991 avec les représentants du personnel et qui fait suite à celui de 1988, a également pour objet de faire face à la croissance du trafic à contrôler.

Monsieur Mignon, vous vous êtes limité aux chiffres relatifs à certains vols. Mais si l'on prend l'ensemble des vols contrôlés, on constate que, depuis trois ans, les délais sont à peu près maintenus.

M. Jean-Claude Mignon. Allez le dire aux passagers !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Je ne prétends pas que la performance soit extraordinaire ; je dis simplement que, face à l'énorme accroissement du trafic aérien, le contrôle en France est en état de maintenir à peu près sa qualité de performance. Ce n'est pas suffisant, certes, et c'est bien pour cela que nous avons signé ces deux protocoles. Mais, s'il vous plaît, sur ce point comme sur celui de la compagnie nationale Air France, ne caricaturons pas la situation.

M. Pascal Clément et M. Francis Delattre. C'est ce que vous faites !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. On a parfois l'impression que, pour critiquer le Gouvernement, vous souhaitez toujours pousser au noir la situation de ce qui est français.

M. Pascal Clément et M. Jean-Claude Mignon. Mais non !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Le protocole prévoit le recrutement de 700 ingénieurs et techniciens de la navigation aérienne. Il y a eu des créations nettes de postes dès cette année : 200 contrôleurs, et ce rythme sera maintenu année après année.

Le protocole a permis de faire face aux pointes de l'été 1992 grâce à une mobilisation exceptionnelle des personnels, auxquels je veux rendre hommage : ils ont restreint leurs périodes de congés et consenti des efforts particuliers. Grâce à ces efforts, les vols contrôlés en juillet - 160 000 certains jours - ont pu être maîtrisés dans des conditions relativement satisfaisantes.

Des mesures nouvelles sont introduites dans le budget de 1993 : informatisation, nouvelles méthodes de gestion financière et comptable, effort accru en faveur de la formation.

M. Jean-Claude Lefort. Les contrôleurs ne sont pas assez nombreux !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Au-delà de ces mesures, plusieurs intervenants ont souligné, M. Ramos en particulier, la nécessité de développer le travail européen. J'en suis parfaitement d'accord. Je ne considère pas du tout qu'Eurocontrol soit dépassé. Au contraire, le centre européen de gestion du trafic aérien sera ouvert en 1993. La manière d'harmoniser, de mieux faire coopérer nos systèmes de contrôle aérien a donné lieu à un premier document de la Commission que nous examinerons au cours d'un prochain conseil européen. Dès cette année interviennent des accords bilatéraux sur des échanges de données entre, par exemple, Brist et Madrid. Des négociations sont en cours avec l'Espagne, l'Italie, la Suisse.

Bref, nous avançons. Faut-il avancer beaucoup plus vite ? Je ne crois pas que ce soit possible. L'harmonisation européenne ne se fait pas du jour au lendemain. On ne peut pas s'y engager de manière précipitée.

J'en viens au groupe Air France. Là encore, ne caricaturons pas ! Vous avez, monsieur Mignon, cité une compagnie, une seule, dont la situation financière contraste non pas avec celle d'Air France, mais pratiquement avec celle de tous les autres transporteurs.

Les compagnies américaines cumulent 10 milliards de francs de pertes en 1992, dont 2,5 milliards pour Delta Airlines. Lufthansa atteint 1,9 milliard. Donc, n'opposons pas Air France aux autres compagnies, comme si la compagnie nationale souffrait d'une médiocrité singulière. Toutes sont plus ou moins en situation déficitaire, à une exception près en Europe il est vrai, British Airways.

M. Gilbert Gantier. Puis-je vous interrompre ?

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

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

M. Gilbert Gantier. Merci, monsieur le ministre.

Puisque vous abordez le problème de la situation financière des compagnies aériennes, je m'aperçois que, si vous m'avez fort aimablement répondu tout à l'heure, il y a un point sur lequel vous ne l'avez pas fait. Peu de compagnies sont bénéficiaires - on peut citer British Airways ou Singapore Airlines - et beaucoup sont en déficit, je ne le nie pas. Mais il y a également des compagnies qui se trouvent dans une troisième situation, celles qui sont en faillite sous l'empire du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites. Ce régime leur permet de continuer à prendre des passagers, notamment entre les Etats-Unis et la France, et de passer les prix, parce qu'elles n'ont à payer ni leurs actionnaires, ni leurs créanciers, ni l'amortissement de leur capital. Tout ce qu'il leur faut, c'est un peu d'argent frais, un peu de cash. Dans ces conditions, elles peuvent se livrer à une concurrence tout à fait anormale.

C'est pourquoi je vous ai demandé, monsieur le ministre, s'il ne convenait pas d'inviter le GATT à étudier ce troisième type de situation. Est-il légitime que des compagnies qui ne fonctionnent pas dans des conditions normales puissent faire concurrence à Air France et aux autres compagnies qui traversent l'Atlantique ? C'est un point sur lequel je serais heureux de vous entendre.

M. Pascal Clément et M. Francis Delattre. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Vous avez raison, monsieur Gantier, de souligner le caractère pour le moins paradoxal de ce type de situation. Je n'ai pas d'objection de principe à entreprendre les démarches que vous suggérez mais, comme toujours dans les négociations du GATT, il faut peser l'ensemble des avantages et des inconvénients. Il ne faudrait pas, pour mettre fin à cette situation abusive, courir le risque de subir, sur d'autres terrains, des attaques qui nous seraient plus nuisibles encore. Cela dit, je suis d'accord avec vous sur le diagnostic et sur la nécessité d'examiner cette situation au sein du GATT.

M. Pascal Clément. Si on ne dénonce pas cela, on ne dénoncera jamais rien !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur Clément, j'aurai l'occasion de vous expliquer ailleurs que depuis cette tribune, pour des raisons que vous comprendrez, quelles sont les inquiétudes que l'on peut ressentir dans des négociations internationales délicates, compte tenu des moyens de pression dont les uns et les autres disposent.

Une autre question à laquelle je n'ai pas ou peu répondu est celle de la coordination entre le civil et le militaire en matière de contrôle aérien. Vous avez été nombreux à l'évoquer, notamment vos rapporteurs.

Il est vrai que les principales marges d'amélioration dont nous disposons à court terme en ce domaine résident dans une meilleure coordination entre le contrôle civil et le contrôle militaire. Sous l'impulsion de Pierre Joxe et de moi-même, l'un et l'autre ont entrepris un travail de rapprochement considérable, qui progresse rapidement et dont nous serons en mesure, dans les prochains mois, de constater les résultats.

D'ores et déjà, les cinq principaux points noirs de la circulation aérienne - les spécialistes qui siègent sur ces bancs voient à quoi je fais allusion - sont en voie d'être supprimés, ce qui devrait permettre d'augmenter la capacité des principales routes de 20 p. 100.

Après avoir remercié M. Gantier de m'avoir permis de répondre à ces deux questions que j'avais omises, j'en reviens à la situation des compagnies aériennes. Quelles sont les raisons de leurs difficultés actuelles ? A la faible croissance économique dans le monde se superposent une crise spécifique du transport aérien - qui n'a pas retrouvé le niveau de trafic que, même avec une faible croissance, on pouvait escompter après la guerre du Golfe - et, par conséquent, une crise de surcapacité. Vos rapporteurs l'ont fort bien démontré, et je n'y reviens pas.

Face à cette situation, toutes les compagnies doivent opérer des choix difficiles, entreprendre des plans courageux, et Air France n'y fait pas exception. Je souhaite en tout cas que les plans de ce type soient négociés et discutés avec le personnel. Même si je ne méconnais pas la difficulté, dans une situation aussi grave, de parvenir à un accord, j'estime nécessaire d'engager le dialogue.

M. Jean-Claude Lefort. Ce n'est pas le cas !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. C'est la clé nécessaire pour le redressement qui, encore une fois, est entrepris courageusement par la compagnie Air France.

S'agissant des crédits des programmes aéronautiques civils, monsieur Montdargent, la comparaison ne peut évidemment se faire qu'à structures constantes. Je ne peux comparer que des choses comparables, c'est-à-dire ce qui est inscrit dans la loi de finances initiale pour 1993 à ce qui figurait dans celle de 1992, pour les mêmes objets et pour les mêmes chapitres.

L'enveloppe de ces programmes s'élève à quelque 2,4 milliards de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement. Quels que soient les débats que l'on puisse avoir sur ce que vous avez appelé la double imputation, il n'en reste pas moins que ces crédits augmentent presque deux fois plus vite que la moyenne du budget général.

A l'intérieur de ce budget, la priorité va bien entendu aux grands programmes. Il s'agit d'abord de soutenir - vous en connaissez l'enjeu - le moteur CFM 56, construit par la SNECMA en association avec General Electric, et notamment destiné à l'Airbus A340 qui sera mis en service début 1993. Une dotation de 620 millions de francs est également prévue pour poursuivre le développement du nouveau moteur de forte poussée, le GE 90, appelé à équiper le Boeing 777. Ces crédits visent naturellement à permettre à la SNECMA de poursuivre son développement.

M. le président. Monsieur le ministre, M. Montdargent souhaite vous interrompre. L'y autorisez-vous ?

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Bien volontiers.

M. le président. Vous avez donc la parole, monsieur Montdargent.

M. Robert Montdargent. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me laisser prendre la parole.

Je ne discute pas les chiffres du budget, je l'ai dit clairement dans mon intervention. Mais on ne peut pas les examiner indépendamment de la situation générale de la construction aéronautique. C'est ce que j'ai tenté de vous démontrer. Et c'est en cela que nous avons parlé de la neutralité de votre budget.

L'industrie aéronautique rencontre aujourd'hui des difficultés structurelles dans l'aviation d'arme - les causes sont diverses mais je n'entrerai pas dans le détail - et des difficultés, que j'espère passagères, dans l'aviation civile.

Celle-ci subit trois pressions :

La concurrence sauvage de Boeing. Ainsi, on vient d'apprendre que la Roumanie a annulé la commande de trois Airbus 310 ; le président de la compagnie roumaine se rendra d'ailleurs à Toulouse dans quelques jours ;

La solvabilité des compagnies aériennes du fait des difficultés que vous avez évoquées ;

Les variations cycliques bien connues depuis que les avions existent et que la production est en rapport avec le développement du transport aérien.

C'est pour atténuer les effets de cette situation qui, je l'espère, se redressera dans les trois ou quatre années à venir, que j'ai réclané dans mon intervention un plus grand soutien du budget de l'aviation civile à la construction aéronautique.

Ce n'est pas dans cette voie que vous vous engagez, monsieur le ministre, et je le regrette.

M. le président. Monsieur le ministre, veuillez poursuivre.

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur Montdargent, je constate que nous sommes quasiment d'accord sur le diagnostic de la situation et sur les perspectives de ce secteur. Là où nous divergeons, c'est que pour vous le budget que je présente est neutre alors qu'à mes yeux un budget dont les crédits augmentent deux fois plus vite que la moyenne du budget de l'Etat est un budget de soutien.

Je reprends mon propos. La poursuite du programme des long-courriers - Airbus A320 et A340 - se voit affecter des crédits suffisants.

Par ailleurs, les paiements liés aux autres programmes - l'avion d'affaires Falcon 2000, le moteur d'hélicoptère Arriel 2, l'aide à l'aviation légère - sont reconduits.

Les crédits de recherche sont revalorisés de 5 p. 100. S'y ajoutent 55 millions de francs pour les moyens d'essai de la soufflerie transsonique européenne de Cologne.

Bref, le budget pour 1993, je le répète, est un budget de soutien.

Au-delà des efforts budgétaires que j'ai présentés que peut-on faire de plus ? M. Montdargent m'a interrogé sur l'éventualité d'une dotation en capital à la SNECMA. Rien n'est encore décidé à ce stade au niveau du Gouvernement. Cela dit, la situation de la SNECMA me préoccupe. Je suis, pour ma part, favorable à la perspective d'une augmentation de la dotation en capital. En tout cas, je demande que cela fasse partie, au même titre que pour l'Aérospatiale, des priorités du Gouvernement.

Je conclus rapidement, mesdames, messieurs, avec le budget de la météorologie nationale qui progresse de 9 p. 100. La dotation affectée aux satellites météorologiques Météosat progresse notamment fortement : les crédits passent de 139 millions de francs à 197 millions.

Ces investissements sont nécessaires. Il s'agit de développer des modèles qui ont été expérimentés pour la première fois lors des jeux Olympiques d'Albertville et qui ont démontré les marges de progression considérables qui sont possibles. Les champs d'application sont quasiment innombrables, qu'il s'agisse de la défense, de la protection civile, de l'agriculture, des transports, de la pêche, ou du tourisme.

L'information météorologique est devenue précise, fiable, accessible à tous. La France occupe aujourd'hui - je tiens encore une fois à le souligner, car si certains se disent parfois « euroseptique », moi, en tout cas, je ne suis pas un « francoseptique » ! - l'un des tout premiers rangs mondiaux dans ce domaine scientifique. Il faut qu'elle le garde.

Je salue la réussite du transfert de Paris à Toulouse du centre d'exploitation de la météorologie et du centre de recherches en météorologie dynamique. La construction des bâtiments destinés à accueillir les services s'est effectuée conformément à l'échéancier. Le service d'exploitation, qui doit fonctionner vingt-quatre heures sur vingt-quatre, n'a connu aucune interruption de son fonctionnement.

Sur le plan social, les fonctionnaires ont bénéficié des mesures prévues, c'est-à-dire de l'indemnité de décentralisation, de l'allocation à la mobilité du conjoint, ainsi que de mesures négociées avec les autorités locales : facilités d'accès au parc HLM et aux crèches notamment.

Le problème le plus délicat dans ce type d'opération, celui du reclassement des conjoints, est aujourd'hui presque entièrement résolu. Les conjoints fonctionnaires qui le désiraient ont été mutés à Toulouse ou dans ses environs ; seuls six conjoints relevant du secteur privé n'ont pas encore retrouvé d'emploi à la date d'aujourd'hui.

Enfin, dernière observation : le cadre de gestion de la météorologie nationale. Un débat est ouvert. J'estime pour ma part, et j'ai déjà eu l'occasion de le dire, que la météorologie nationale, qui est à un niveau d'excellence remarquable, doit voir son cadre de gestion évoluer si elle veut continuer à remplir ses missions. Divers rapports sont parus depuis plusieurs années, notamment celui, récent de M. Mignot. Cepen-

dant la formule de l'établissement public administratif n'a pas jusqu'à présent recueilli l'accord des personnels. Je souhaite que le débat se poursuive. Je demande donc que la concertation reprenne à partir des objectifs sur lesquels direction et personnels devraient se mettre d'accord. Cette modernisation, qui me paraît indispensable, ne signifie, je tiens à la préciser, ni privatisation ni changement de statut du personnel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Nous en arrivons aux questions.

Si les orateurs inscrits font preuve de la discipline nécessaire, c'est-à-dire de la concision indispensable, nous pourrions terminer à une heure raisonnable.

Nous commençons par le groupe UDF.

La parole est à M. Pascal Clément.

M. Pascal Clément. Monsieur le président, je serai d'autant plus raisonnable qu'ayant passé l'après-midi et la nuit d'hier dans votre fauteuil, je sais ce que c'est ! (*Sourires.*)

M. le président. Je compatis !

M. Pascal Clément. Monsieur le ministre, pas de discours donc puisque, après le règlement, je me l'interdis !

Je voudrais revenir sans passion sur le problème de la direction de la navigation aérienne. Vous avez réglé le problème de façon schématique, vous contentant de dire : la privatisation, regardez l'Angleterre !...

Mais, monsieur le ministre, et au-delà de vous c'est à la formation politique à laquelle vous appartenez que je m'adresse aussi, il n'y a sur nos bancs ni zéléateur ni admirateur borné de la politique de M. Reagan ou de Mme Thatcher ! Notre tradition libérale s'inspire plutôt d'Aron que de Hayek et n'a vraiment rien à voir avec ce qui se passe outre-Manche et outre-Atlantique. Alors partons sur cette base et cessez de nous envoyer à la tête des expériences qui nous sont totalement indifférentes.

Revenons à la France et à ce qui s'est passé avec M. Longuet puis avec M. Quilès.

M. Longuet avait lancé l'idée de la privatisation de France Télécom pendant la cohabitation. C'est par un tollé, que vous-même et les membres du parti socialiste ici présents l'aviez accueillie mais il avait ainsi, et je le salue au passage, préparé les esprits.

M. Quilès, qui lui a succédé et qui, comme par hasard, est votre prédécesseur à ce poste, a engagé la réforme avec talent. Sur le plan social, il n'a pas commis la moindre faute susceptible de faire dérailler l'opération. La situation aujourd'hui est saine. La finalité de service public a été maintenue. La privatisation s'est effectuée avec un volet social qui a permis au personnel de conserver des avantages auxquels il était légitimement attaché.

M. Michel Coffineau. Ce n'est pas une privatisation !

M. Pascal Clément. Je ne demande pas forcément une privatisation, je ne suis idéologue en rien. C'est d'ailleurs peut-être pour cela que je ne suis pas socialiste...

M. Michel Coffineau. Heureusement !

M. Pascal Clément. Ce que nous voulons, c'est un système qui marche.

Que reproche-t-on à la direction nationale de la navigation aérienne ? Un manque de concertation avec les compagnies qui pourtant sont les utilisateurs exclusifs. Quant aux retards considérables que subissent les usagers, ils persisteront tant que ne sera pas vraiment réglé le problème de aiguilleurs du ciel.

Vous avez évoqué leurs conditions de recrutement. Est-il vrai, monsieur le ministre, que, depuis qu'on les a changés de catégorie, ce qui était souhaitable, on a doublé leur temps de formation ? Lorsqu'il étaient techniciens supérieurs, il fallait deux ans pour les former. Aujourd'hui, sous prétexte qu'ils appartiennent à la catégorie A et qu'ils sont devenus ingénieurs, il en faudrait quatre !

C'est là qu'on s'aperçoit que le statut constitue un élément de blocage. C'est la raison pour laquelle j'ai commencé mon intervention par quelques considérations vantant les mérites non point forcément de la privatisation, mais d'un système qui permette une totale liberté. Pourquoi faut-il bien payer les aiguilleurs du ciel ? Parce qu'ils ont fait quatre ans

d'études d'ingénieur ? Non, cela nous est complètement égal à nous les usagers. Mais parce qu'ils ont une vraie responsabilité quand ils sont devant leur écran. C'est la responsabilité qu'on paie, pas les études.

S'il est donc vrai que, sous prétexte qu'ils sont cadres A, ils ont maintenant droit à une formation de quatre ans alors que, sur le terrain, ils resteront des techniciens - la navigation aérienne est bien un travail de technicien supérieur - je dis que nous sommes en pleine stupidité étatique. Une vraie souplesse de gestion, c'est ce je souhaite pour la navigation aérienne et pour les usagers.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur Clément, je n'aurai pas la cruauté de vous rappeler un certain nombre de citations émanant des leaders des formations qui vous sont proches au moment où il était à la mode de célébrer Mme Thatcher ou M. Reagan, y compris en 1985 et 1986. Je tiens un recueil complet à votre disposition !

M. Jacques Godfrain. On peut aussi reparler du programme commun.

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Vous dites que vous n'êtes pas idéologue. Moi non plus, figurez-vous, monsieur Clément. Mais vous n'expliquez aussitôt après que mon collègue et ami Paul Quilès a procédé à une privatisation de France Télécom. C'est totalement faux. Aucune action n'a été émise. Il s'agit d'une modernisation intelligente et négociée du service public.

M. Francis Delattre. En effet !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. S'agissant du contrôle aérien : vous dites que la concertation y est insuffisante. Je ne vois pas en quoi elle serait améliorée par un changement de statut !

J'ai accompli, comme mes prédécesseurs, des efforts pour que les responsables des aéroports, des compagnies aériennes et du contrôle aérien dialoguent plus. La tâche reste grande. De même, la formation devrait être plus souvent faite en commun.

Enfin, je vous confirme que la durée totale de formation des contrôleurs aériens n'a pas changé. Seule a été modifiée la répartition du temps passé à l'ENAC et dans les centres de contrôle.

M. le président. La parole est à M. Francis Delattre.

M. Francis Delattre. Monsieur le ministre, ma question portera sur les conditions d'exploitation des aéroports en général, et celui de Roissy en particulier, et comporte trois volets.

Premier volet : les problèmes de sécurité. Les zones d'abordage des aéroports sont de plus en plus urbaines et denses. L'accident qui s'est produit récemment dans la banlieue d'Amsterdam a ému l'opinion publique de nos zones urbaines, notamment de la vallée de Montmorency, déjà très sensibilisée à ce problème.

Or, s'il existe aujourd'hui un plan bien concret de type Orsec aux abords mêmes des aéroports, il n'en existe pas pour les zones d'approche qui sont pourtant devenues dangereuses.

J'ai lu quelque part, monsieur le ministre, qu'un haut fonctionnaire avait été désigné pour aborder avec tous les intervenants concernés, notamment avec les collectivités territoriales, ces problèmes de sécurité et mettre en place un plan de réaction car l'intensité du trafic est telle aujourd'hui qu'on ne peut écarter totalement un accident.

Deuxième volet : le survol de nos aéroports, et plus précisément celui de Roissy, la nuit. Les spécialistes nous disent qu'il y a trois catégories d'avions appartenant respectivement aux chapitres I, II, III. Ce sont les avions du chapitre II qui nous inquiètent, monsieur le ministre, puisqu'il s'agit d'avions presque obsolètes - ils ont souvent plus de vingt ans d'âge - bruyants et très polluants. En général, ce sont, nous le savons, des compagnies du tiers monde qui exploitent ces flottilles. Nous vous demandons instamment d'interdire, le plus rapidement possible, l'utilisation d'avions du chapitre II la nuit à cause des problèmes de pollution et d'insécurité qui en résultent.

Cette question est grave et mobilise une région entière : une manifestation sera organisée dans les semaines à venir devant l'aéroport de Roissy. On ne peut pas, du jour au lendemain, interdire ce type d'avion car ce serait écarter des compagnies entières. Mais on ne peut plus, aujourd'hui, supporter l'idée que de tels avions survolent la nuit des zones urbaines fortement peuplées dans des conditions de sécurité qui ne sont vraiment plus adaptées.

Troisième volet : l'avenir des aéroports de la région parisienne. Le schéma directeur de la région parisienne étant sur le point d'être publié, nous découvrons avec stupéfaction que l'on prévoit, pour l'aéroport de Roissy, une capacité de 80 millions d'usagers par an. Cela correspond au double de la capacité des deux ou trois grands aéroports américains qui sont pourtant déjà à saturation et qui connaissent des problèmes de sécurité !

Monsieur le ministre, ce n'est pas qu'un problème de pistes. Nous admettons que, avec quatre pistes, il y aura, si j'ose dire, un survol plus fluide des zones d'attente. Mais le problème est celui de la capacité : 80 millions d'usagers en 2010 ou 2020 est un objectif qui nous paraît franchement déraisonnable, eu égard aux problèmes de sécurité, d'embouteillage aérien, et même du développement autour de l'aéroport de Roissy.

On parle beaucoup d'aménagement du territoire, monsieur le ministre. Au-delà de 40 millions d'usagers par an ce qui n'est déjà pas rien, ne vous paraîtrait-il pas plus lucide d'étudier la possibilité d'un autre aéroport dans le nord-ouest de la France ? Cela participerait à coup sûr à l'aménagement du territoire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, votre première question concerne la sécurité. Il est évident que tous les responsables, ceux des aéroports, des compagnies aériennes, les élus locaux et naturellement les services compétents de mon ministère et moi-même, se sont préoccupés, avant l'accident d'Amsterdam et depuis, de faire le point sur la totalité des mesures de sécurité existantes et nécessaires, d'où la mission que vous avez évoquée. Mais cette adaptation est permanente.

Bien entendu, personne ne peut écarter le risque, il y en a toujours un. Nous ne sommes pas dans un monde avec zéro accident. Cela n'existe pas. Mais je peux vous assurer que, comme c'est normal d'ailleurs, chacun à chaque niveau de responsabilité consent en permanence l'effort d'adaptation nécessaire, y compris en ce moment.

Votre deuxième question concerne le bruit. Comme vous le savez, le Gouvernement a adopté, en conseil des ministres, un projet de loi sur le bruit qui sera soumis au Parlement. Il apportera, je pense, certaines garanties supplémentaires.

Vous avez cependant évoqué un point particulier et important, en effet, celui des avions dits du chapitre II. Je voudrais à ce propos vous confirmer que la France, dans le cadre d'ailleurs d'une décision européenne, a décidé l'élimination progressive de ces avions, qui doivent disparaître dans un délai maximal de dix ans. Comme vous l'avez dit, on ne peut pas le faire du jour au lendemain. Peut-être faudrait-il néanmoins envisager des délais plus rapides ? En tout cas, ce type d'avions doit disparaître. C'est une décision tant du Conseil des ministres européens que française.

S'agissant enfin de votre troisième question sur l'aéroport de Roissy et le schéma de la région Ile-de-France, que je connais d'autant mieux que je l'ai présenté hier à la presse, je crois qu'une confusion s'instaure entre ce qu'est un document d'aménagement et ce qu'est un document de prévision, comme le schéma directeur de la région Ile-de-France. Un tel document se borne à présenter des hypothèses d'aménagement pour des extensions éventuelles, qu'il s'agisse de routes, d'autoroutes, d'infrastructures diverses et d'aéroports, il n'annonce pas les décisions prises. D'ailleurs, la mécanique de décision dépendra des cas : dans certains cas, ce sont les élus locaux qui auront à prendre leurs décisions, par le biais des plans d'occupation des sols ou des plans d'urbanisme.

Roissy, vous l'avez dit, a une capacité physique de 80 millions de passagers, mais je serais très surpris, en effet, qu'on atteigne un jour ce niveau ou un niveau voisin.

Vous envisagez l'hypothèse d'un autre aéroport. Pourquoi pas ? Il n'y a cependant pas d'urgence, car entre 20 millions, voire 40 millions de passagers, comme vous le disiez, il y a encore une marge. Il faut néanmoins y réfléchir, mais n'ou-

blions pas qu'un troisième et nouvel aéroport compliquerait singulièrement les problèmes de contrôle aérien que nous avons évoqués.

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

M. Pascal Clément. Ma question sera très brève. Les profits de British Airways ont déjà été évoqués, notamment par M. Mignon. Mais tout le monde sait ce qui s'est passé. Après la reprise de la compagnie par lord King une gestion affreusement drastique a été appliquée. Je ne prétends pas que ce soit un modèle, je constate simplement ! Aujourd'hui, après une cure d'amaigrissement, la société réalise des profits.

À écouter M. Bernard Attali, il semble que des remèdes comparables doivent être appliqués à Air France. Pouvez-vous nous en parler ? Qu'est-ce qui attend notre compagnie nationale ? Combien doit-on prévoir de licenciements ? Aurez-vous le courage d'engager dès à présent la mise en œuvre de ce plan ou la repousserez-vous ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, la compagnie British Airways a bénéficié, si l'on peut dire, de deux mesures bien particulières.

La première a été, dans le cadre de sa privatisation, un apurement complet des dettes sur lequel j'aurais souhaité que s'exerçât certaine vigilance dont on a parlé tout à l'heure.

La seconde est qu'elle bénéficie - lien spécial entre ce qui reste une île et le continent américain - d'un accord particulièrement favorable avec les Américains

M. Pascal Clément. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Avant de vous répondre, monsieur Clément, je dois rectifier légèrement votre propos ; j'aurais d'ailleurs dû agir ainsi après l'intervention de M. Mignon. En vous entendant l'un et l'autre dire « votre » gestion, « vos » décisions à propos d'Air France, j'ai l'impression que vous me bombardez allègrement, passez-moi l'expression, président de la compagnie Air France. Cela porterait le dirigisme à un niveau qui n'a guère existé que dans les entreprises d'Etat soviétiques ancienne manière !

Je rappelle qu'une compagnie peut être nationale tout en ayant une autonomie de gestion et d'exercice des responsabilités. Cela est même souhaitable. Je ne suis en rien le patron de la compagnie Air France. Evitons donc les ambiguïtés de vocabulaire, et ne me substituez pas à Bernard Attali.

En réalité, Air France a consenti à trois reprises - en 1990, en 1991, avec le plan Cap 93, et encore récemment - des efforts indispensables et courageux, avec le soutien des pouvoirs publics. L'objectif est de restaurer une capacité d'auto-financement de 3 milliards de francs par an, ce qui sera extrêmement difficile, j'en suis parfaitement conscient. La seule condition que je pose est l'engagement du dialogue social. La tâche est délicate et les choses ne se passent pas très bien pour l'instant, mais la discussion avec les personnels est indispensable.

M. Jean-Claude Lefort. Cela se passe même très mal !

M. Jacques Godfrain. Il n'y a pas de dialogue social !

M. Pascal Clément. Vous ne m'avez pas répondu !

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Claude Ramos.

M. Jean-Claude Ramos. Monsieur le ministre, je souhaite, avec mon collègue Jean-Pierre Fourré, appeler votre attention sur la situation de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, premier site français pour l'aviation légère avec 2 500 pilotes licenciés et 200 000 vols par an.

Situé en plein cœur de la ville nouvelle, il occasionne de graves nuisances aux riverains des alentours. L'essor de la ville nouvelle autour du site aéronautique s'est traduit, en effet, progressivement par l'apparition de zones pavillonnaires.

Malgré des circuits aériens précis pour éviter les nuisances sonores, cette urbanisation intense impose des couloirs très étroits qui passent à cent mètres des habitations. Dans ces conditions, on ne compte plus les infractions, qui se chiffrent par centaines, ce qui n'a rien d'anormal lorsque l'on sait que

la moindre rafale de vent projette les appareils à cent mètres de leur itinéraire initial, sans parler des pilotes qui contre-vennent délibérément.

Cette anarchie du ciel est d'autant plus mal acceptée qu'aucune sanction n'est prise à l'encontre des pilotes pris en flagrant délit. Faut-il, d'ailleurs, rappeler que la loi ne prévoit pas de procédure lorsqu'un avion perturbe l'environnement ? Ce vide juridique pourrait être comblé par des codes d'utilisation stricts, applicables sur chaque aérodrome, assortis de sanctions similaires à celles du permis à points pour les pilotes qui ne respectent pas les circuits de vols.

Au-delà de ces perturbations quotidiennes, c'est sur une certaine affectation de cet équipement qu'il faut s'interroger, en particulier sur la fonction loisirs, qui se trouve renforcée depuis que plusieurs sociétés font leurs choux gras en proposant des survols du parc de loisirs Eurodisneyland au mépris de la réglementation en vigueur.

Est-il légitime, en effet, qu'un aérodrome situé en zone urbaine fortement densifiée concentre l'essentiel des vols de tourisme de son secteur géographique ? Ne peut-on prévoir de transférer un certain nombre d'activités de loisirs vers d'autres sites plus adaptés ?

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me tenir informé des positions de l'Etat sur ce sujet.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. A propos de la situation de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, je vous informe, monsieur le député, qu'Aéroports de Paris a installé, en 1990, un équipement qui permet aux pilotes de bien appréhender les obstacles au cours de leurs approches. Une modification du tour de piste réduisant la surface des zones urbanisées à survoler a été mise en œuvre, ce qui va dans le sens que vous souhaitez.

Quant au survol d'Eurodisneyland, il est aujourd'hui interdit à l'aviation légère. Compte tenu de la configuration des espaces aériens en région parisienne, les cartes aéronautiques ont été modifiées en conséquence en avril 1992.

M. Jean-Claude Mignon. Il est anormal que l'on ait construit autant à proximité d'un aérodrome !

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

M. Guy Lordinot. Monsieur le ministre, la nuit dernière, M. le ministre de l'agriculture et du développement rural a, en réponse à mes questions, annoncé diverses dispositions, notamment budgétaires, destinées à encourager la production de fleurs tropicales. M. Tavernier, rapporteur spécial de l'agriculture, relayé par le ministre, a insisté sur la nécessité de produire des fleurs sur le territoire de la République, afin d'améliorer notre balance des comptes, puisque nous importons pour 5 milliards de francs de fleurs par an, a rappelé M. Cointat.

Écouler la production sur le territoire européen suppose un transport à des conditions tarifaires non pénalisantes. Tel n'est pas le cas, actuellement, s'agissant des productions des départements d'outre-mer. En effet, l'agriculture des départements d'outre-mer, et principalement les productions de diversification les plus prometteuses, pâtissent durement de la politique tarifaire pratiquée par le groupe Air France en matière de fret aérien.

Les fleurs coupées de la Martinique, par exemple, se sont vu appliquer le tarif le plus élevé, car Air France considère qu'il s'agit d'un produit de luxe. Or le plant d'anthurium, par exemple, ne vaut que de 2,50 francs à 3 francs au départ de l'exploitation. Ce n'est qu'entre le stade du grossiste et le détaillant qu'il atteint un prix élevé, environ 25 francs. Le rapport de l'ingénieur général Flaugère sur les potentialités de l'horticulture ornementale antillaise a mis ces mécanismes en évidence, soulignant le rôle déterminant du tarif du fret aérien dans le développement de la filière.

Toutefois, l'horticulture ornementale n'est pas la seule concernée. Les pratiques d'Air France ont fait d'autres victimes. Ainsi, depuis la forte hausse décidée par la compagnie, les exportations d'ananas Cayenne lisse de Guyane sont en chute libre et le principal producteur de Guyane a été contraint au dépôt de bilan.

Quelle sera la prochaine victime ? S'agira-t-il du melon de Guadeloupe, ou de l'ananas Victoria de la Réunion ?

Sitôt que la compagnie Air France découvre que telle production agricole expédiée par avion rencontre un réel succès, elle lui applique un tarif prohibitif. Ce véritable racket est d'autant plus scandaleux qu'il s'agit d'un fret retour sans ces productions, les 747 cargo redécolleraient aux trois quarts vides. Cela constitue non seulement une atteinte au principe de la continuité territoriale, mais une aberration économique.

L'Etat, actionnaire d'Air France, met ainsi en péril les efforts de diversification que lui-même entreprend par ailleurs, conjointement avec les collectivités locales et avec le soutien des crédits communautaires. Alors qu'il nous demande, d'un côté, de diversifier nos productions, de l'autre l'Etat matraque les producteurs.

Monsieur le ministre, êtes-vous en mesure de relayer les efforts de votre collègue de l'agriculture afin d'encourager les productions florales et fruitières des départements d'outre-mer ?

M. Georges Benedetti. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je partage votre souci, comme d'ailleurs mon collègue Jean-Pierre Soisson : il est du devoir de la communauté nationale d'encourager, d'aider nos départements et territoires d'outre-mer à exporter leurs produits.

Il y a quelques années, Air France avait offert un tarif attractif, parce que le fret n'était alors qu'un complément du trafic passagers. A partir du moment où le transport du fret s'est développé, situation dont nous devons tous nous réjouir et qu'il convient de soutenir, il a fallu consacrer des avions entièrement au fret.

Je suis néanmoins sensible à votre préoccupation. C'est pourquoi je vais donner des instructions à Air France pour que toutes les parties concernées se mettent autour d'une table afin d'étudier la possibilité d'instaurer des tarifs aussi favorables qu'il est possible dans un contexte économique de concurrence, pour favoriser le développement des productions que vous évoquez.

M. Guy Lordinot. Merci !

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

M. Michel Coffineau. Monsieur le ministre, je tiens d'abord à indiquer que si je suis d'accord avec vous quant à la nécessaire autonomie de gestion d'Air France, il n'en demeure pas moins qu'il appartient à l'Etat, actionnaire principal du groupe, d'exiger absolument que soit mis en œuvre un plan social exemplaire, précisément parce qu'il s'agit d'une entreprise publique.

Ma question concerne les problèmes du bruit à proximité des aéroports et l'aide à apporter aux riverains.

Je suis heureux qu'un intéressant projet de loi de lutte contre le bruit prévoie l'instauration d'une taxe destinée à alimenter un fonds d'aide aux riverains. Je pose cette question lors de chaque débat budgétaire, mais nous y reviendrons au moment de l'examen de ce texte.

Le problème du bruit ne se résume pas à celui de cette taxe. Je partage d'ailleurs entièrement les propos tenus par M. Delattre sur les avions du chapitre II qui sont obsolètes et très bruyants. Bien que vous ayez déjà répondu à ce sujet, j'insiste sur la nécessité de les faire peu à peu disparaître. Dans l'immédiat, il faut éviter leurs vols la nuit, voire les interdire. Des mesures de ce genre donneraient déjà satisfaction aux riverains.

En ce qui concerne le bruit aux alentours de l'aéroport de Roissy, je vous indique que les élus sont très souvent contactés par des riverains qui se plaignent du non-respect par les pilotes des trajectoires et des altitudes imposées. Lorsqu'ils s'adressent aux services compétents on leur répond qu'ils n'habitent pas sur les trajectoires d'approche ou sous les couloirs aériens. Pourtant il ressort des mesures extrêmement précises qu'ont fait effectuer des maires de la vallée de Montmorency que le bruit des avions y est souvent important en raison de déviations de trajectoire.

Monsieur le ministre, il conviendrait que des mesures soient prises afin de limiter ces déviations de trajectoire, voire d'améliorer les procédures d'approche. Il paraît notamment que les avions en passe d'atterrissage volent très bas au dessus de la vallée de Montmorency, alors qu'ils sont encore

loin des pistes, et que l'on fait beaucoup mieux à proximité d'autres aéroports. Il faudrait donc prévoir des approches plus brèves, ce qui générerait beaucoup moins de riverains.

Vous avez déjà répondu à la question sur le troisième aéroport. Je sais bien que celui de Roissy n'est encore pas saturé et qu'il peut y accueillir bien davantage de passagers. Il est vrai aussi que le nombre des décollages n'est pas directement lié à celui des passagers. Cependant, il y a tout de même une inquiétude et les riverains aimeraient bien savoir à partir de quel seuil - 40 millions, 50 millions, 80 millions de passagers ? - il faudra entreprendre des études sur la réalisation d'un autre aéroport permettant d'absorber un trafic dont on peut penser qu'il continuera à augmenter. Il sera alors nécessaire de prévoir un troisième aéroport, un peu plus loin de Paris.

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

M. le ministre de l'équipement du logement et des transports. D'abord, je suis parfaitement d'accord avec M. Coffineau pour estimer que le plan social doit être exemplaire, s'agissant d'une compagnie nationale comme Air France.

Quant aux écarts, lorsqu'ils sont détectés par les services de la circulation aérienne, ils font l'objet d'abord d'un constat, puis de contrôles et de rappels à l'ordre, aussi bien auprès des pilotes que des compagnies aériennes. Les contrôles effectués à partir d'Orly - aéroport sur lequel existe d'ailleurs une sorte de couvre-feu - font que les écarts par rapport aux trajectoires normales portent sur 6 p. 100 des vols, dont 1 p. 100 pour les avions à réaction. L'idéal serait certes qu'il n'y en ait jamais, mais ces chiffres relativisent quelque peu la situation.

Après vous avoir écouté, monsieur le député, et en comprenant l'inquiétude ou la gêne des populations, je propose que soit organisée une concertation permettant aux élus de discuter avec les services du contrôle aérien, avec Aéroports de Paris, avec les compagnies aériennes, afin d'examiner ce qui se passe sur le terrain et de proposer des mesures au niveau du contrôle aérien pour mieux répondre aux préoccupations de la population.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le ministre, le Gouvernement vient de se décider à présenter un projet de loi relatif à la lutte contre le bruit. Dans ce cadre, il est enfin question de remettre à flot le fonds d'aide aux riverains des aéroports, en particulier de ceux d'Orly et de Roissy, en s'orientant, ainsi que nous le préconisons dans une proposition de loi démocratiquement élaborée, vers le principe pollueur-payeur.

Je ne reviendrai pas ici sur l'ensemble du problème du bruit relatif aux activités aéroportuaires et je limiterai mon intervention à deux questions qui concernent directement votre ministère, monsieur Bianco.

Avec mon ami Michel Herry, maire de Villeneuve-le-Roi, et avec de nombreuses associations, nous avons souvent demandé la mise en place de ressources propres à relancer ce fonds qui n'avait quasiment plus de trésorerie. Il est clair qu'il faudra examiner, en priorité, dès le mois de janvier prochain, les dossiers en souffrance.

Cependant une exigence demeure qui se fait forte, une exigence démocratique qui, aujourd'hui, est synonyme d'efficacité : comment sera géré ce fonds ? Il ne faut pas qu'il le soit par le seul ministère. Les riverains des aéroports, les élus concernés, doivent être associés aux décisions - y compris d'ordre financier - qu'il est indispensable de prendre pour lutter contre le bruit. Plus largement, ils doivent participer aux discussions concernant la gestion touchant aux rapports entre aéroports et riverains.

Par ailleurs, plutôt que de déterminer des zones arbitraires où l'on indemnise l'insonorisation ou autorise les démolitions, il convient désormais de mettre en avant une notion universelle du droit à la protection phonique. Cela doit se traduire par une aide à l'insonorisation partout où il y a dépassement du niveau de cinquante-cinq décibels.

Une demande démocratique légitime et efficace, une exigence écologique donnant la priorité à l'être humain, tel est le double aspect de ma question dont je parlais hier soir encore avec Mme Hélène Luc, sénateur de Choisy, et

M. Jacky Planche, conseiller régional de Villeneuve-Saint-Georges, villes qui, avec Villeneuve-le-Roi, sont directement concernées par l'activité d'Orly.

Mon amie Muguette Jacquaint vient de me signaler que la situation n'est pas satisfaisante non plus aux alentours de l'aéroport du Bourget.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, le projet de loi relatif à la lutte contre le bruit, que j'ai évoqué à la tribune, comporte un titre sur l'aide aux riverains des grands aéroports. Il prévoit notamment l'institution, à compter du 1^{er} janvier 1993, d'une nouvelle taxe dont le produit servira à aider ceux qui habitent près des aéroports où les nuisances sonores sont les plus importantes. Telle qu'elle sera proposée au Parlement, cette taxe devrait rapporter 25 millions de francs par an.

En ce qui concerne la participation des intéressés à la décision, je vous rejoins tout à fait, monsieur le député. En effet, en la matière, la démocratie doit prévaloir ; nous ferons donc en sorte que les responsables des associations concernées et les élus participent à la discussion sur les aménagements envisagés.

M. Jean-Claude Lefort. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Un cadre le permet : les commissions d'environnement des aéroports placées sous la présidence des préfets où les associations sont représentées. Je demanderai en tout cas aux préfets de mettre en place ces commissions lorsqu'elles n'existent pas et de les animer lorsqu'elles existent seulement sur le papier, afin de permettre tant l'information des riverains et des élus que la préparation des décisions. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe communiste.*)

Quant à votre suggestion de modifier la conception des zones de bruit, elle fait partie de celles dont l'Assemblée aura à débattre en examinant le projet de loi que Mme Royal viendra défendre devant vous.

M. Jean-Claude Lefort. Qu'en pensez-vous vous-même ?

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Mme Royal en débattre avec vous ! (*Sourires.*)

M. le président. Ségolène et kérosène... (*Sourires.*)

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. Monsieur le ministre, les personnels de la météorologie nationale, consultés par leurs organisations syndicales, se sont prononcés, à une très large majorité - 64 p. 100 sur 80 p. 100 de participants - contre la transformation de la direction de la météorologie nationale en établissement public administratif. A ce sujet, monsieur le ministre, je sais que vous avez pu dire au CTP ministériel du 20 octobre dernier que vous « n'iriez pas à l'encontre de l'avis des personnels » et que vous « tirerez les enseignements de la consultation des personnels ».

Fort bien ! En effet, pourquoi toucher à cette administration centrale qui s'est modernisée depuis une quinzaine d'années ? Ses compétences scientifiques sur l'atmosphère et le climat sont reconnues par tous et son apport à la sécurité des biens et des personnes est inestimable. Les excellentes prévisions de Météo-France lors des pluies catastrophiques qui se sont abattues récemment sur le Sud-Est et qui, malheureusement, n'ont pas été prises en compte, en témoignent.

Son apport à l'économie nationale n'est pas moindre. Il suffit de se reporter au rapport du Conseil économique et social de 1985 pour en être convaincu. Nous constatons toutefois que ses ressources propres ont une assiette fragile. Elles ne peuvent pas garantir le développement de ce service public. Leur montant, insuffisant, ne peut pas servir de prétexte à une réduction des moyens budgétaires.

Monsieur le ministre, il faut renoncer définitivement au projet de transformation de la direction de la météorologie nationale en établissement public. Il faut affecter au budget 1993 de l'administration centrale de la météorologie nationale, les 17 millions de francs dont elle aurait bénéficié si cette transformation était intervenue. Il n'y a pas de raison que cette somme qui peut, semble-t-il, être dégagée facilement, ne vienne pas abonder le budget de la météorologie nationale pour 1993.

Monsieur le ministre, je souhaiterais aussi, comme les personnels, que vous preniez des mesures - éventuellement dérogatoires - en liaison avec le ministre du budget pour que les problèmes de gestion budgétaire soient résolus.

Il convient, entre autres, que les dépenses satellitaires et d'information lourde soient imputées au chapitre « investissement » et non « fonctionnement ».

Grâce à de telles mesures, la qualité des services rendus et même l'efficacité économique de Météo-France seront plus grandes, et d'autant plus que sera reconnue la forte progression des qualifications des personnels. Cela nécessite évidemment que les dossiers des revendications aboutissent. Nous attendons votre réponse avec beaucoup d'intérêt.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je suis entièrement d'accord avec vous pour saluer la qualité remarquable du travail accompli par la météorologie nationale qui nous place, à cet égard, dans les tout premiers en Europe et dans le monde. Elle rend dans tous les domaines de la vie collective des services d'une valeur exceptionnelle. C'est ainsi que la météorologie française a développé, par exemple, des services facturés à la demande. Ses recettes propres sont de ce fait passées en quelques années de 10 à 90 millions de francs.

Je suis également d'accord avec vous pour dire que, quelle que soit la solution retenue quant au cadre de gestion, les recettes propres ne sauraient constituer la seule réponse pour assurer le développement de la météorologie nationale et que le budget de l'Etat doit continuer à consentir en sa faveur un effort significatif.

Mais je ne peux pas vous suivre quand vous affirmez qu'il faut en rester au cadre actuel. Les difficultés que vous avez soulignées montrent bien que le cadre administratif et budgétaire n'est pas adapté et qu'il faut en rechercher un autre. Mais il est exact qu'il y a eu consultation démocratique des personnels avec un très fort taux de participation et un résultat sans équivoque. Je considère donc que la formule telle qu'elle a été présentée jusqu'à présent ne recueille pas l'assentiment du personnel.

J'ai donc demandé à la direction de la météorologie de reprendre la démarche d'une manière différente, c'est-à-dire de discuter à nouveau avec le personnel afin d'aboutir à un accord avec les syndicats sur les objectifs à assigner à la météorologie nationale. Il faut qu'ensemble ils fassent encore l'effort de rechercher des solutions sur le plan pratique, technique et administratif car les rattachements et les structures comptables actuels ne sont pas satisfaisants.

C'est déjà après beaucoup de discussions et de recherches, dans le cadre de la structure actuelle ou dans le cadre d'un budget annexe, que des rapports successifs en étaient venus à l'idée d'un établissement public administratif. Je ne suis pas têtus sur la formule mais je suis certain qu'il faut que nous recherchions, avec les personnels, et que nous trouvions une solution.

M. le président. Nous en venons au groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jacques Godfrain, pour la dernière question.

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, votre échange de vues avec M. Clément sur le libéralisme et la société d'économie mixte m'a laissé un peu sur ma faim et a, en tout cas, attiré mon attention. Car la façon dont vous pratiquez la fameuse société d'économie mixte cumule tous les inconvénients, ceux du libéralisme - il en existe, personne ne le nie - et ceux d'un certain dirigisme. Air France en est victime, comme d'ailleurs bien d'autres acteurs économiques.

Vous avez répondu à M. Ramos que vous n'étiez pas le président de la compagnie Air France, lequel avait son autonomie de gestion. Mais, quelques minutes plus tard, vous avez assuré à notre collègue des Antilles que vous alliez donner des instructions pour que le transport des fleurs et des fruits se fasse dans de bonnes conditions. Entre l'autonomie de gestion de M. Attali et les instructions que vous allez lui donner, je ne sais plus très bien où se situe la frontière entre libéralisme et société d'économie mixte !

Par ailleurs, qu'en est-il de vos rapports avec la Commission de Bruxelles ?

Votre ami M. Delors, par ses fonctions, couvre les décisions prises par M. Brittan qui, pourtant, rendent aujourd'hui scabreuses les conditions de vie du transport aérien français.

Je vous citerai un exemple, amusant, mais significatif : par le biais de l'aide qu'ils apportent à des lignes de la TAT - Paris-Aurillac, par exemple -, les fonds publics français sont en train de subventionner British Airways. Nous aidons British Airways à voler dans le ciel français !

En tout état de cause, les résultats sont devant nous.

Au premier semestre de 1992, Air France a enregistré 1,4 milliard de francs de pertes et celles-ci atteindront 3 milliards pour l'année. Pour les trois dernières années, le montant de ces pertes s'élève à 7,5 milliards de francs. Qu'il soit d'économie mixte ou non, le système responsable de tels résultats n'est pas bon. Vous me répondrez certainement que nous les devons à la conjoncture. Mes collègues ont déjà souligné que nos résultats étaient parmi les plus mauvais du transport aérien mondial.

Mais il y a pire que le déficit financier, c'est le déficit social, car il est humainement très grave. La grève qui est annoncée pour le 23 novembre à Air France est le signe de l'absence de tout dialogue social. C'est la première fois depuis très longtemps qu'un tel mouvement est décidé par tous les syndicats confondus. Connaissant leur conscience professionnelle et leur attachement à la compagnie, je suis convaincu que, dans la conjoncture mondiale actuelle, ils se sont longuement interrogés pour savoir s'ils devaient la faire ou non. Mais ce n'est pas simplement le plan social de M. Attali qu'ils mettent en cause, c'est un certain nombre de dispositions prises à leur égard, c'est une certaine gestion, la vôtre ou celle de leur président, je ne sais plus.

Je me demande si le personnel n'est pas conscient que les conditions du rachat par Air France de la compagnie UTA sont, pour une grande part, à l'origine de leurs problèmes. Je ne discute pas du fond de l'affaire mais du prix : 7 milliards de francs. Quand on le compare au prix auquel British Airways a racheté US Air, il y a vraiment de quoi s'étonner. Dans quelles conditions a-t-on abouti à cette somme ? Certes, des personnalités compétentes assistaient à l'achat et l'ont avalisé. Monsieur le ministre, pour que la société d'économie mixte ne soit pas synonyme d'opacité, donnez-vous des instructions pour que le rapport de la COB soit divulgué à toutes les parties prenantes.

M. Francis Delattre. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je ne vois pas d'objection à ce que le rapport de la COB soit diffusé. Je ne connaissais d'ailleurs pas l'existence d'un problème sur ce point. Je vous devrais donc une réponse complémentaire.

Pour ce qui est de l'autonomie de la compagnie Air France, je n'ai jamais dit que j'allais fixer ses tarifs pour les Antilles. Je vais simplement demander à Air France de trouver, avec les partenaires économiques et politiques des Antilles, une meilleure solution au développement des exportations antillaises. Qui dans cette assemblée pourrait s'élever contre l'idée qu'il faut que la compagnie nationale discute avec les responsables des Antilles pour mieux traiter les productions locales ?

M. Guy Lordinot. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Pour le reste, vous en revenez toujours à British Airways, mais l'ensemble des compagnies IATA, qui ne sont pas dirigées par d'épouvantables socialistes, bureaucratiques et complètement nuls, perd 23 milliards de francs cette année ! Lufthansa perd 1,9 milliard, Delta Air Lines, 2,5 milliards et United Airlines, 950 millions ! Leurs dirigeants ont des opinions politiques parfois proches des vôtres. Or, ils éprouvent tous ou presque tous des difficultés. Il ne sert à rien de faire d'Air France un cas particulier.

Votre propos souffre, en outre, monsieur Godfrain, d'une certaine contradiction. Vous vous plaignez de l'insuffisance du dialogue social et vous vous étonnez de la grève. Vous déplorez qu'Air France ne soit pas bien gérée et vous souhaitez qu'elle s'adapte beaucoup mieux. British Airways c'est vrai, a des charges sociales très inférieures. Mais les salaires aussi sont très inférieurs à ceux d'Air France. Alors que préconisez-vous pour Air France ? Un plan moins dur que celui du président Attali, qui fera que les pertes se creuse-

ront ? Ou un plan plus dur qui ne peut qu'engendrer plus de difficultés avec les syndicats ? On ne peut pas à la fois demander un effort accru, suggérer une éventuelle privatisation et prétendre que, dans un tel climat, le dialogue social serait idyllique !

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

Dans cet exercice difficile, sans juger du fond ni critiquer qui que ce soit, votre style, monsieur le ministre, m'est apparu assez exemplaire.

Les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement et transports » seront appelés à la suite de l'examen des crédits de la mer.

J'appelle les crédits du budget annexe de l'aviation civile. Crédit ouverts à l'article 44 au titre des services votés : 5 283 670 443 francs.

Crédits ouverts à l'article 45 au titre des mesures nouvelles :

Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 1 695 689 000 francs ;

Crédits inscrits au paragraphe II : 1 358 992 683 francs.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le président, en application de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution, le Gouvernement demande la réserve du vote sur les crédits du budget annexe de l'aviation civile inscrits aux articles 44 et 45.

M. Gilbert Gantier et Francis Delattre. Ah ! Ah !

M. le président. La réserve est de droit. Le vote sur ces crédits est donc réservé.

La suite de la discussion budgétaire 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 1993 n° 2931 (rapport n° 2945 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Travail, emploi et formation professionnelle.

Annexe n° 37 (Travail, emploi et formation professionnelle : formation professionnelle). - M. Michel Berson, rapporteur spécial.

Annexe n° 38 (Travail, emploi et formation professionnelle : travail, emploi). - M. Pierre Forgues, rapporteur spécial ; avis n° 2946, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, tome VIII (Economie et finances : droits des femmes), de M. Jean-Michel Testu, tome XVI (Travail, emploi et formation professionnelle : formation professionnelle), de M. Jean-Paul Fuchs, tome XVII (Travail, emploi et formation professionnelle : travail et emploi), de M. Thierry Mandon.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures vingt.)

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

JEAN PINCHOT

