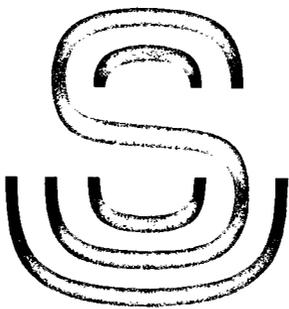


# LE SENAT

BULLETIN DES COMMISSIONS

**N° 20 – SAMEDI 20 MAI 1995**  
**SECONDE SESSION ORDINAIRE 1994-1995**



## SOMMAIRE

<b>Affaires économiques</b>	<b>2621</b>
<b>Affaires étrangères</b>	<b>2645</b>
<b>Finances</b>	<b>2651</b>
<b>Programme de travail pour la semaine du 22 au 27 mai 1995</b>	<b>2661</b>

## SOMMAIRE ANALYTIQUE

---

	Pages
<b>Affaires économiques</b>	
• <i>Transports - Auditions</i>	
- Mme Pascale Pécheur, secrétaire générale du groupement des autorités responsables dans le domaine des transports (GART) .....	2621
- M. François Bordry, président de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) .....	2625
- M. Christian Blanc, président d'Air France .....	2630
- M. Jean-Paul Bailly, président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) .....	2634
- M. Jean Bergougnoux, président de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).....	2638
 <b>Affaires étrangères</b>	
• <i>Audition de M. Shimon Peres, ministre des affaires étrangères de la République d'Israël.....</i>	2645
 <b>Finances</b>	
• <i>Groupe de travail - Plans de souscription ou d'achat d'actions</i>	
- Examen du rapport d'information.....	2651
• <i>Entreprises publiques</i>	
- Aérospatiale - Situation et perspectives d'activités	
Audition de M. Louis Gallois, président .....	2656

	Pages
	—
• <i>Mission d'information à l'étranger - Congrès des Etats-Unis (janvier 1995)</i>	
- Communication .....	2659
<b>Programme de travail des commissions, groupes de travail et des délégations pour la semaine du 22 au 27 mai 1995.....</b>	<b>2661</b>

## AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET PLAN

**Mercredi 17 mai 1995 - Présidence de M. Henri Revol, vice-président, de M. Jean François-Poncet, président, et de M. Philippe François, vice-président. Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la commission a procédé à l'audition de Mme Pascale Pêcheur, secrétaire générale du Groupement des autorités responsables dans le domaine des transports (GART).**

Après avoir présenté l'organisme qu'elle représentait, qui regroupe depuis 1980 les collectivités responsables de l'organisation des réseaux de transports publics, **Mme Pascale Pêcheur** a détaillé les principaux enjeux du développement des transports publics.

S'agissant de l'environnement, elle a rappelé que l'aggravation de la pollution résultait du développement du transport routier, alors que les pollutions industrielles étaient maîtrisées. Elle a souligné le rôle des transports collectifs dans la lutte contre l'exclusion "sociale ou spatiale". Sur ce point, elle a indiqué que dans de nombreuses "zones difficiles", le service public de transport était souvent le dernier service public qui subsistait, que la situation de précarité financière de certains utilisateurs potentiels pouvait conduire à envisager des tarifications spécifiques et qu'enfin, le fonctionnement des transports collectifs n'était pas toujours adapté aux besoins des utilisateurs, notamment le week-end et en soirée.

Elle a ensuite exposé que les transports publics étaient l'un des éléments de la politique d'aménagement du territoire en contribuant à une meilleure répartition des hommes et des activités sur l'ensemble du territoire et en améliorant "l'irrigation" des zones rurales ou les quartiers périphériques. Elle a souligné les effets positifs du développement des réseaux publics - qui offrent une "alterna-

tive à l'usage immodéré de l'automobile"- sur l'amélioration de la circulation des biens et des personnes, estimant que cette amélioration favorisait l'activité économique de l'agglomération desservie, mais aussi celle de son centre urbain. Elle a, en outre, noté que le transport public était un secteur créateur d'emplois, notamment dans les services d'accueil et de proximité.

Relevant certaines évolutions récentes -comme le mitage accru de la périphérie ou le développement des déplacements de banlieue à banlieue-, mal prises en compte par les réseaux existants, elle a enfin souligné la nécessité d'un urbanisme "plus cohérent et moins générateur de déplacements".

**Mme Pascale Pêcheur** a ensuite présenté les principales propositions du GART. En matière de pollution, elle a indiqué qu'il convenait d'équiper toutes les agglomérations de systèmes appropriés de mesure du degré de pollution et de prévoir des actions adaptées lorsque les seuils nocifs sont atteints.

Elle a souligné qu'il convenait de développer des transports urbains à la fois plus efficaces et plus propres, avec le souci "d'optimiser" les financements publics. Elle a souhaité que les transports publics soient développés, même là où leur rentabilité est moindre, mais leur "impact social maximum", notamment dans les quartiers difficiles le soir ou le week-end, et que soit élaborée une tarification attractive pour les personnes en situation de précarité financière.

Estimant indispensable que soit garantie la cohérence entre le développement urbain et l'organisation des transports publics, elle a suggéré de modifier le code de l'urbanisme, afin de rendre obligatoire, dans tout document d'urbanisme ou projet d'aménagement, un diagnostic sur les conséquences du projet en matière de déplacements.

Elle a souhaité que, conformément aux propositions du sénateur Hubert Haenel, la région soit reconnue comme l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et

qu'elle se dote de schémas régionaux de transports multimodaux et, par ailleurs, que la réforme institutionnelle des transports en Ile-de-France soit menée à son terme.

Elle a jugé que l'Etat avait un rôle décisif à jouer pour promouvoir, auprès des décideurs comme du grand public, une "nouvelle culture des déplacements" qui pourrait constituer une alternative à la "culture spontanée de l'automobile".

A l'échelon européen, l'idée de service public doit être fermement défendue et le modèle français préservé, qui distingue l'autorité organisatrice chargée de définir le contenu du service à assurer, de l'entreprise exploitante, dont le statut peut être public ou privé.

Abordant le problème du financement, elle a estimé que le "versement transport" devait être préservé, que les aides de l'Etat devaient financer non seulement les infrastructures mais aussi les matériels et que de nouvelles ressources devaient être "inventées", en application notamment du principe "pollueur-payeur".

**A M. Jean François-Poncet, président**, qui s'étonnait que le problème du financement par l'Etat du déficit des transports publics en région Ile-de-France n'ait pas été abordé, **Mme Pascale Pêcheur** a exposé que le GART souhaitait la réforme du système applicable en région parisienne, mais qu'il n'était pas favorable à la reproduction dans les autres régions du système, en vigueur en Ile-de-France, de prise en charge par l'Etat des déficits d'exploitation.

**M. Maurice Lombard** a, en sa qualité de vice-président du GART, relevé que le principal problème qui se posait à cet organisme était celui des transports de province et que si l'effort consenti par l'Etat à leur profit pouvait paraître dérisoire au regard des aides accordées à la RATP et à la SNCF, par exemple, cela relevait en fait d'un choix de politique nationale et du rôle assigné à la région capitale. Il a ensuite souligné que la région d'Ile-de-France, en application du principe "qui paie commande",

était disposée à prendre en charge progressivement le financement du déficit d'exploitation, à la condition de devenir pleinement responsable en matière de transports publics.

Il a souligné que la décentralisation avait conduit à dissocier les décisions en matière d'urbanisme, du ressort du maire, de celles relatives aux transports collectifs, au risque de conduire à des situations incohérentes.

S'agissant du financement, il s'est déclaré hostile à la multiplication des tarifications préférentielles, tout en soulignant que le coût auquel le transport public était offert devait être faible. Il a exposé qu'il n'appartenait pas aux réseaux de transport de prendre en compte et de financer les aspects strictement sociaux, qui incombent aux autorités locales en charge de la politique sociale.

Puis, **M. Désiré Debavelaere** a interrogé le vice-président du GART sur le recours à des carburants moins polluants. **M. Louis de Catuelan** a souligné qu'en région parisienne, le recours à l'automobile s'expliquait par le discrédit dont souffraient les transports collectifs, jugés moins sûrs et moins fiables que le transport individuel. Il a souligné l'importance et les conséquences des réductions de personnel dans les transports collectifs. **M. Jacques Bellanger** a indiqué que le coût du foncier conduisait à repousser de plus en plus loin l'urbanisation, induisant de nouveaux besoins de transport qui n'étaient pas satisfaits par les réseaux publics.

En réponse aux intervenants, **Mme Pascale Pêcheur** a rappelé les différentes expérimentations conduites en matière de réduction de la pollution, notamment l'utilisation de carburants additionnés d'oxygène et le recours au gaz ou à l'énergie électrique.

Sur ce point, **M. Maurice Lombard** a précisé que des expériences étaient conduites, notamment dans le cadre du "club des villes utilisatrices de diester", mais que des limites étaient apparues, dans la mesure où la production de ce type de carburant en était encore au stade expéri-

mental en France, et avait rendu nécessaire le recours à des importations de diester autrichien.

La commission a ensuite procédé à l'**audition de M. François Bordry, président de Voies navigables de France (VNF)**.

Rappelant les missions de la voie d'eau, le président de Voies navigables de France a précisé que la taxe hydraulique ainsi que le produit des péages sur les marchandises et passagers, perçus dès 1991, permettaient de rémunérer les services que rend ce mode de transport. Il a ajouté que le domaine terrestre de 80.000 hectares devrait induire des redevances encore insuffisamment valorisées et qu'il restait à achever un inventaire du domaine transféré par l'Etat.

**M. François Bordry** a indiqué que 600 millions de francs par an étaient consacrés à l'amélioration du réseau, 5.500 fonctionnaires du ministère de l'équipement étant mis à la disposition de VNF à cette fin.

Les sommes dont VNF a disposé ont représenté 450 millions de francs en 1992 et 700 millions de francs en 1993. Depuis sa création, VNF a ainsi investi près de 2 milliards de francs dans le réseau de voies navigables.

**M. François Bordry** a souligné que le transport de marchandises était, en outre, favorisé par des subventions aux filières logistiques. Cette activité réalise un chiffre d'affaires de 1,3 milliard de francs.

Pour sa part, le tourisme fluvial sur le réseau "Freycinet" ou de petit gabarit dégage un million de francs de chiffre d'affaires. Ses potentialités de développement sont, en outre, considérables.

En conclusion, les ressources de VNF sont en amélioration mais la non-valorisation du domaine de l'Etat par l'indifférence des services de l'équipement reste, selon **M. François Bordry**, "affligeante".

Des perspectives nouvelles ont été ouvertes par la loi d'orientation du 4 février 1995 pour les liaisons inter-bassins à grand gabarit.

VNF s'est vue confier la maîtrise d'ouvrage des études pour "Seine-Nord" qui seront achevées fin juin 1996 et "Seine-Est", qui seront terminées à la fin de 1995.

VNF participe au Salon nautique et à diverses manifestations professionnelles.

Installé à Béthune depuis 1994, l'établissement public VNF dispose de locaux modernes. Mais cette délocalisation a entraîné le départ de 64 agents sur 80, privant l'établissement de la "mémoire" de l'Office national de la navigation (ONN), tout en lui apportant "du sang neuf".

**M. François Bordry** a conclu que le fonctionnement de l'établissement était parvenu à "maturité".

**M. Louis de Catuelan**, se réjouissant du nouvel état d'esprit des pouvoirs publics, plus favorable à la voie d'eau, s'est enquis du programme de création de canaux nouveaux et des relations de VNF avec l'Office de la navigation de plaisance.

Pour **M. François Bordry**, l'activité du transport fluvial s'est redressée à l'automne 1994. Depuis le début de 1995, la reprise est "considérable, ce qui ne veut pas dire durable".

La modernisation de la profession, amorcée l'an passé, devra être poursuivie dans un esprit d'amélioration de la compétitivité.

S'agissant des voies à petit gabarit, le fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) devrait être utilisé, mais il manque 100 millions de francs l'an à VNF pour assurer l'entretien et la fiabilité totale de ce réseau, ce qui rend indispensable la participation des collectivités locales qui sont notamment intéressées par les enjeux touristiques. Des choix devront donc être faits au prix de certaines fermetures d'axes.

Le FITTVN est alimenté notamment par une taxe sur l'électricité hydraulique qui devrait produire quelque 950 millions de francs. Une partie de ses crédits pour 1995 sera utilisée pour le bief de Niffer-Mulhouse sur la liaison Rhin-Rhône. La Seine a, pour sa part, selon **M. François Bordry**, besoin de 350 millions de francs de travaux pour assurer la fiabilité du transport.

Le président de VNF a enfin indiqué que les relations de son établissement avec les plaisanciers, rendues difficiles par la taxation (vignettes), sont en voie de normalisation.

**M. Paul Caron** a fait part de ses préoccupations relatives au retard pris par les études du réseau "Seine-Est" par rapport au réseau "Seine-Nord". Il a souligné la nécessité de débiter rapidement les travaux sur le tronç commun à ces deux réseaux et s'est inquiété des conséquences, pour les ports de Rouen et du Havre, de la concurrence de Rotterdam et Anvers via le réseau "Seine-Nord". Il a souhaité connaître le calendrier prévisionnel des études et des travaux de ces réseaux.

**M. François Bordry** a reconnu que les études pour "Seine-Nord" avaient pris un peu d'avance puisque les études de cadrages ont été achevées fin 1994 et que le cahier des charges a été accepté par le ministre au mois d'avril 1995 ; vingt-cinq millions de francs, dont vingt millions pour Seine-Nord, seront consacrés en 1995 aux études pour ces deux réseaux.

S'agissant de la concurrence de Rotterdam et d'Anvers il a rappelé que celle-ci ne jouerait que sur les 7 % du trafic du port de Rouen fait par voie d'eau.

**M. François Bordry** a fait remarquer que les travaux qui demeurent à réaliser sur "l'Oise-aval" pour un montant d'un milliard de francs étaient utiles aux deux projets sans pour autant être compris dans le périmètre de l'étude. L'objectif de VNF est de lancer les études le plus vite possible, tout en respectant scrupuleusement les contraintes juridiques et les procédures. Il a notamment

demandé au ministre de saisir le Conseil d'Etat afin que celui-ci autorise une déclaration d'utilité publique partielle sur les travaux à réaliser sur "l'Oise-amont", bien que ce projet soit inclus dans le périmètre "Seine-Nord".

Compte tenu de ces différentes contraintes, le calendrier suivant peut être envisagé : juin 1996 remise de l'étude Seine-Nord au ministre en vue de la décision sur le choix du tracé à la fin 1996 ; en 1997 réalisation des travaux sur l'Oise-amont ; en 1997-1998 réalisation de la Déclaration d'utilité publique (DUP) ; en 1999 ou 2000 début des investissements, qui pourraient s'étaler sur six ans à raison d'1,5 milliard de francs par an, pour un coût estimé total de 9 à 10 milliards de francs.

S'agissant de "Seine-Est", l'étude de cadrage devrait être faite en 1995, ce qui entraîne mécaniquement un décalage d'un an et demi avec le calendrier retenu pour le projet "Seine-Nord".

**M. Louis Minetti** s'est interrogé sur les difficultés du projet "Rhin-Rhône" et a souligné l'absurdité du projet de doublement de l'autoroute de la vallée du Rhône alors qu'existe la voie fluviale.

**M. François Bordry** a rappelé que, la liaison "Rhin-Rhône" étant concédée à la Compagnie nationale du Rhône (CNR), le mode de financement des travaux avait été fixé par l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Il a relevé que la filiale commune à la CNR et à EDF devrait voir ses statuts approuvés prochainement et que les acquisitions foncières et les travaux pourraient être engagés dès la mise en place opérationnelle de cette filiale, dans la mesure où la déclaration d'utilité publique était toujours en cours de validité.

S'agissant du Rhône, il a souligné qu'aucun problème n'existait entre Lyon et Fos-sur-Mer puisque le Rhône est au grand gabarit. Par contre, des difficultés, d'ordre principalement juridique, subsistent entre Fos et Marseille du fait de la traversée du domaine public maritime. Il a rap-

pelé que l'inspection générale des Ponts procédait à un audit après l'effondrement du tunnel de Prove.

**M. François Bordry** a vivement regretté l'insuffisance du trafic empruntant le Rhône qui n'atteint que 4 millions de tonnes, contre 20 ou 21 millions de tonnes pour la Seine. Il a souligné l'importance de l'engagement des autorités locales et des chambres de commerce dans le développement du trafic et a totalement approuvé le sentiment de **M. Louis Minetti** sur l'absurdité du doublement de la voie autoroutière du Rhône.

A **M. Philippe François, président**, qui faisait remarquer le retard de la France par rapport à l'Allemagne, **M. François Bordry** a indiqué que 3,5 % du fret français empruntaient les voies navigables contre 20 % en Allemagne, 30 % en Belgique et 50 % aux Pays-Bas.

Ces différences s'expliquent, en partie, par la géographie mais aussi par une politique constante d'entretien et d'investissement, ainsi que par la modernisation de la profession en Allemagne. Au contraire, la France a choisi délibérément dans les années 1960 d'abandonner la voie d'eau au profit du rail et de la route.

A **M. Louis de Catuelan** qui regrettait l'archaïsme des lois régissant le transport fluvial, **M. François Bordry** a indiqué que le premier décret d'application de la loi de juillet 1994 créant le comité des transports par voies navigables n'avait été pris qu'en avril 1995. Il s'est montré soucieux de faire avancer les mentalités et d'aller jusqu'au bout des possibilités permises par cette loi.

Après avoir rappelé les projections sur le développement du trafic autoroutier à l'horizon 2010, **M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis des routes et voies navigables**, s'est inquiété de la disposition des chantiers de barges, sur les possibilités d'investissement des compagnies de transport fluvial et sur l'existence d'une clientèle quand la France disposera d'un réseau fluvial à grand gabarit complet.

**M. François Bordry** a alors estimé que, si le redémarrage du trafic constaté depuis la fin de 1994 se confirmait, les investissements seraient au rendez-vous. Il a fait part du changement d'attitude des chargeurs et de la propension nouvelle des décideurs d'entreprises à recourir au transport fluvial. Il a notamment souligné l'importance de celui-ci pour les grandes agglomérations.

En conclusion, **M. François Bordry** a souligné qu'il faudrait dans les meilleurs délais poser la question du statut des 5.500 agents de l'Etat qui sont mis à la disposition de l'établissement public VNF mais qui ne sont pas sous son autorité. Il a, à cet égard, appelé à un profond changement des mentalités, favorisant l'évolution de la culture administrative vers la culture d'entreprise.

Puis, la commission a procédé à l'audition de **M. Christian Blanc, président d'Air France**.

**M. Christian Blanc** a, tout d'abord, rappelé la situation de la compagnie Air France lorsqu'il avait été nommé à sa tête.

La contraction du trafic aérien constatée en 1993 à la suite de la guerre du Golfe avait en effet entraîné d'importantes difficultés pour la plupart des transporteurs aériens qui avaient auparavant consenti d'importants investissements pour accroître la capacité de leurs flottes, en raison d'une conjoncture favorable et ont souffert de leur surcapacité au moment du retournement de tendance. Cette crise de surcapacité a frappé tout particulièrement Air France qui avait financé ses acquisitions de nouveaux avions en recourant à l'emprunt. Sous le triple effet du tassement de son propre trafic, de la baisse de tarifs imposée par une concurrence avivée en raison d'une offre de sièges globalement excédentaire et de l'augmentation de la charge de sa dette, Air France avait donc enregistré des pertes considérables qui, selon **M. Christian Blanc**, auraient dû la conduire, fin 1993-début 1994, à la cessation d'activité.

Le président de la compagnie nationale a alors exposé les moyens qu'il avait déployés pour éviter une telle déception : élaboration d'un projet d'entreprise en un mois, consultation du personnel sur ce projet, adoption d'un contrat d'entreprise ayant pour premier objectif de réduire de moitié les déficits en un an. Il a souligné que les 2,5 milliards de francs de pertes comptabilisées en 1994 représentaient une division par trois des pertes subies en 1993. Il a également brièvement décrit les moyens mis en oeuvre pour assurer le redressement de l'entreprise, à savoir une nouvelle organisation articulée autour de onze centres de résultats, un fonctionnement visant 30 % de gains de productivité -dont 20 % de réduction des coûts de production en trois ans- et une politique commerciale résolument offensive (achat du système de gestion de la recette d'American Airlines, renoncement à des ventes de billet à prix bradés, lancement de nouveaux produits tels Espace et Tempo, offre prochaine d'une cabine dotée de sièges pouvant être transformés en lit pendant les vols de longue durée).

Au vu des résultats d'ores et déjà enregistrés (baisse des coût de production de 8 % sur la seule année 1994, copie des nouveaux produits commerciaux d'Air France par les compagnies concurrentes...), **M. Christian Blanc** a estimé que, si toutes les parties prenantes (salariés, direction et Etat) respectaient leurs engagements, Air France pourrait aborder l'année 1997 dans des conditions lui permettant d'affronter la libéralisation du transport aérien européen dans des conditions satisfaisantes. Il a précisé, au passage, que les 20 milliards de francs de dotation en capital que l'Etat s'était engagé à apporter à la compagnie (dont restent à verser 5 milliards en 1995 et 5 milliards en 1996) permettraient simplement une diminution de l'encours de sa dette ramenant celle-ci au niveau moyen de l'endettement des compagnies européennes.

Puis, s'agissant d'Air Inter, il a déclaré que la compagnie était économiquement très saine, mais que ceux de ses personnels qui déclenchaient des grèves à répétition

depuis deux mois n'avaient pas pris la mesure des évolutions auxquelles elle allait devoir faire face. Elle pourrait donc voir sa position très rapidement fragilisée si elle ne prenait pas dès maintenant les moyens de s'adapter. Il a en outre relevé qu'Air Inter ne pourrait pas réussir en Europe avec ses seules forces et qu'elle devrait, pour ce faire, s'appuyer sur les infrastructures du groupe Air France.

En conclusion de son exposé, **M. Christian Blanc** a estimé que la privatisation du groupe Air France devrait intervenir le plus rapidement possible, afin notamment que la recapitalisation en cours soit la dernière. Il a toutefois jugé qu'il était indispensable que ce groupe, même privatisé, soit activement soutenu par la puissance publique. Il a en effet considéré que la France ne saurait dignement continuer à tenir sa place dans le monde si elle était privée de son pavillon aérien.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis du budget de l'aviation civile**, a alors souhaité obtenir quelques précisions sur la situation d'Air Inter et connaître le sentiment du président d'Air France sur les accords dits de "ciel ouvert" passés, en ordre dispersé, par plusieurs pays de l'Union européenne avec les Etats-Unis. Il a également demandé que soient expliquées à la commission les propositions avancées récemment par la direction d'Air France pour l'organisation des dessertes aéroportuaires de la région parisienne.

Après avoir fourni quelques précisions complémentaires concernant Air Inter, **M. Christian Blanc, président d'Air France**, a considéré que la multiplication d'accords aériens bilatéraux entre les Etats-Unis et certains Etats européens pouvaient être très lourds de conséquences. En favorisant en effet l'installation des compagnies américaines sur le marché européen, ces accords tendent à limiter l'intérêt, pour ces compagnies, d'alliances avec les transporteurs aériens du vieux continent, alors même que ceux-ci seront contraints de recourir à de telles alliances pour pouvoir participer aux quelques

grands réseaux mondiaux appelés à structurer demain l'ensemble du secteur. Le président d'Air France a, en conséquence, souhaité que le Conseil et la Commission de l'Union européenne mettent rapidement en place une politique d'harmonisation en ce domaine.

Pour ce qui concerne l'organisation aéroportuaire de l'Ile-de-France, il a fait valoir que la France était l'un des rares pays à ne pas spécialiser les aéroports de sa capitale par type de trafic. Il a souligné que cela conduisait à une situation paradoxale où les compagnies internationales étrangères installées à Orly bénéficiaient de l'essentiel du trafic intérieur français qui y est "rabattu" par Air Inter tandis qu'Air France, installée à Roissy, est privée de cet avantage majeur. Aussi a-t-il exprimé le voeu qu'avant 1997, Orly soit réservé aux vols "point à point" français et européens et Roissy aux vols longs-courriers et aux vols domestiques de correspondance.

A ce propos, **M. Christian Blanc**, a rappelé que Roissy avait été conçu pour avoir cinq pistes et, après avoir insisté sur l'extraordinaire atout que cette plateforme fournissait à la France dans la compétition internationale, il a demandé que les troisième et quatrième pistes soient construites sans délai.

**M. Gérard César** a ensuite témoigné des améliorations que l'ouverture à la concurrence de la ligne Paris-Bordeaux avait, d'ores et déjà, entraînées pour les passagers d'Air Inter empruntant cette ligne. Il s'est également demandé si Air France n'aurait pas intérêt à vendre Air Inter.

En réponse, **M. Christian Blanc** a fait observer que tous les Etats, même les plus libéraux, soutenaient et protégeaient leurs compagnies nationales, qu'elles soient publiques ou privées, et, tout en se disant convaincu que la confrontation d'Air Inter avec la concurrence jouerait un rôle positif, il a souhaité que cette mise en concurrence soit progressive. Il a enfin jugé inopportune la vente d'Air Inter.

**M. Philippe François, président**, s'étant enquis de la possibilité d'une fusion des deux compagnies, **M. Christian Blanc** a déclaré qu'une telle perspective n'était pas envisageable tant elle rencontrerait d'oppositions au sein d'Air Inter et qu'il valait mieux maintenir l'unité du groupe en combinant les "savoir-faire" et les spécificités des deux compagnies.

**M. Alain Pluchet** s'est, quant à lui, interrogé sur la meilleure implantation possible d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien, si un arbitrage définitif était pris en ce sens.

Le président d'Air France a indiqué qu'au plan économique un tel projet n'apparaissait nullement justifié même si Orly risquait d'être saturé dans 20 ans et si Roissy était encore mal desservi par les liaisons terrestres. Il a étayé son propos en citant les travaux des transporteurs américains qui démontrent que pour une grande ville un seul aéroport est suffisant. Il en a déduit que deux aéroports en région parisienne c'était déjà beaucoup et que trois ce serait trop.

Enfin, **M. Jacques Bellanger** lui ayant demandé quel serait l'avenir des liaisons non rentables d'Air Inter, **M. Christian Blanc** a déclaré qu'elles n'étaient pas condamnées à la fermeture dès lors que leur desserte pouvait être considérée comme une mission de service public et bénéficiaire, à ce titre, d'aides des collectivités locales et d'un soutien de l'Etat.

Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi sous la présidence de M. Henri Revol, vice-président, la commission a procédé à l'audition de **M. Jean-Paul Bailly, président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)**.

Ouvrant le débat, **M. Henri Revol, président**, a d'emblée rappelé l'avantage dont bénéficiait, relativement à la province, la région d'Ile-de-France au regard du financement des transports par des crédits d'Etat.

**M. Jean-Paul Bailly** a alors procédé à un tour d'horizon portant sur la problématique des déplacements en Ile-de-France et des projets qui y répondent.

Abordant le sujet des infrastructures et rappelant la construction du métro au début du XXème siècle, puis la desserte des villes nouvelles par le réseau express régional, il a relevé que transport et urbanisme étaient indissolublement liés, à Paris et en Ile-de-France, dans le passé comme aujourd'hui, et souligné, a contrario, les difficultés des concentrations urbaines sous-équipées en moyens de transport.

L'Ile-de-France -qui regroupe 20 % de la population et 28 % de la richesse nationale- n'a pas, à ses yeux, à être opposée à la province.

S'agissant des déplacements dans cette région, il a précisé que ceux-ci avaient cru de 15 % dans la dernière décennie et atteignaient 22 millions de passagers par jour. Au sein de ces déplacements, le transport collectif concerne trois "marchés" : d'abord, Paris intra-muros où les déplacements et la circulation sont stables -la RATP y détient 60 à 75 % du marché ; ensuite la banlieue, où l'activité (culture, habitat, emploi) se développe, mais où l'investissement en liaisons radiales (RER, etc.) tend à se stabiliser ; l'essentiel des très gros investissements y a été fait ; enfin, le trafic de banlieue à banlieue se développe rapidement en raison du développement de l'activité. C'est ce marché qui, selon le président de la RATP, posait le plus de problèmes.

Evoquant la place respective de la voiture individuelle et des transports en commun, **M. Jean-Paul Bailly** a jugé que la place prise par les trafics en voiture ne devait être "ni excessive ni exclusive". Il a rappelé qu'entre 7 heures du matin et 19 heures, un habitant sur deux, en Ile-de-France, était contraint d'utiliser les transports en commun.

Il a alors présenté un schéma résumant les prévisions de la RATP à trente ans, au sein duquel le réseau

“Orbital”, relié à des rocade “plus légères”, jouerait un rôle important. Il s’est félicité du succès de la ligne de tramway “Saint-Denis-Bobigny”, de même que celui de l’autobus articulé en site propre “Trans-Val de Marne”. Il a conclu que les voyageurs répondaient positivement à un service de qualité.

Evoquant la programmation 1994-1998, il a annoncé quelques réalisations : le réseau “Meteor” ; la ligne 13, près du Grand stade, et la ligne “Bagneux-Montrouge” ; la ligne “TVS” près de la porte de Versailles et une ligne de tramway au nord de Paris.

Il a rappelé que la partie “transport en commun” du programme 1994-1998 représentait 12 milliards d’investissements, dont un tiers serait réalisé par la RATP et dont les opérations seraient financées selon la clé suivante : 30 % pour l’Etat ; 50 % pour la région et 20 % pour la RATP.

**M. Jean-Paul Bailly** a communiqué quelques grandes données caractérisant “l’entreprise RATP” : 9 millions de voyageurs par jour ; 20 milliards de francs de chiffre d’affaires ; 38.000 agents ; 5 milliards de francs d’investissement l’an, répartis par tiers entre les extensions, la maintenance et la modernisation et, enfin, la rénovation du matériel roulant ; 20 milliards de francs de dette.

Le projet d’entreprise, a précisé le président de la RATP, a été mûri depuis 1990. Une “transformation réelle” du fonctionnement de l’entreprise, à travers la déconcentration jusqu’à la ligne de métro et d’autobus, a, selon lui, permis de créer une dynamique “plus réactive”.

Le plan 1995-1997, récemment approuvé par le conseil d’administration, a été, selon le président de la RATP, “très largement concerté”. Il synthétise une vingtaine de contrats d’objectifs internes, en partant du constat des résultats décevants en matière de trafic et de recettes.

Il s’est félicité que les quatre premiers mois de 1995 marquent un redressement de la tendance et a jugé effi-

cace la lutte contre la fraude qui dépasse encore 10 % dans l'autobus et atteint 9,5 % dans le RER. Pour lui, cette lutte est décisive sur le plan de la sécurité et de l'image de l'établissement.

Le président de la RATP a annoncé que l'objectif était de redresser les recettes de 1 % l'an. Il a observé que les tarifs étaient "plutôt bas", surtout dans le centre de Paris.

Il a indiqué que l'objectif était d'atteindre le "petit équilibre" (hors subvention compensatrice, charge de la dette, amortissement et financement des retraites) en 1997, alors que ce solde est actuellement déficitaire de 600 millions de francs.

Il s'est engagé à ce que le ratio de la dette ne s'aggrave plus, voire s'améliore.

Il a conclu sur sa "vraie volonté de dynamiser l'entreprise" reposant sur quelques outils simples : critères de qualité, motivation par la promotion et la rémunération des personnels, décentralisation de l'organisation et de l'encadrement, recherche de l'équilibre budgétaire au prix d'ajustements du fonctionnement.

A l'issue de cet exposé, **M. Henri Revol, président**, évoquant l'audace des constructeurs du premier métro a souligné l'intérêt du projet de l'entreprise.

**M. Maurice Lombard** s'est enquis du contenu du concept de transport "de qualité", des règles présidant aux contrats de fourniture passés par la RATP et des liens éventuels de l'entreprise avec le constructeur automobile Renault. Il a souhaité disposer de précisions sur les recettes compensatoires.

**M. Jean-Paul Bailly** lui a répondu que la notion de qualité reposait sur l'évaluation de l'opinion des voyageurs, sur la sécurité technique constante et sur la sécurité publique objective et subjective, sur la propreté et sur la clarté de l'information.

Il a annoncé qu'à partir de 1996, les contrats pourraient être placés par appels d'offres internationaux pour les achats de matériel roulant.

**M. Georges Berchet, rapporteur pour avis du budget des transports terrestres**, a salué l'effort de la direction de la RATP, notamment en matière de responsabilisation des personnels, mais il a souligné que la fraude, l'insécurité et le vandalisme méritaient attention et opiniâtreté.

Il a déploré la "prise en otage" des usagers lors de certaines grèves.

**M. Jean-Paul Bailly** a souligné la complexité de la lutte contre la fraude et les difficultés de l'adaptation des véhicules ou des locaux au développement des contrôles. Il a, en revanche, estimé que les procès-verbaux n'étaient pas efficaces et n'empêchaient pas la récidive.

Il a, en outre, évoqué la diversité des causes des grèves spontanées du personnel. Il a affirmé qu'il s'employait, en l'absence d'un service minimum, à poursuivre le dialogue social dans l'entreprise.

Répondant à **M. Jean Delaneau**, qui évoquait le rôle de la RATP en matière d'ingénierie internationale ainsi qu'à **MM. Robert Laucournet et Georges Berchet** qui évoquaient les potentialités du marché chinois, **M. Jean-Paul Bailly** s'est félicité du chiffre d'affaires consolidé de la SYSTRA, filiale commune de la RATP et de la SNCF spécialisée dans les réalisations à l'étranger.

La commission a enfin entendu **M. Jean Bergognoux, président de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF)**.

**M. Jean Bergognoux**, évoquant la situation financière de la SNCF à son arrivée, l'a jugée, malgré un chiffre d'affaires de 55 milliards de francs, "extrêmement difficile".

Les causes de cette situation sont, selon lui, claires. Le besoin d'investissement a été, depuis une décennie, colos-

sal. Quant au trafic, il a décliné de 1990 à 1994, en voyageurs comme en fret. Le produit moyen par voyageur transporté ou tonne transportée au kilomètre a également reculé.

Le fléchissement des recettes a été "dramatique" en raison de la contraction de l'activité économique générale et de l'accélération de la concurrence du transport aérien.

**M. Jean Bergougnoux** n'a pas caché la "catastrophe" -aujourd'hui surmontée - qu'a constituée la mise en service du système informatique "Socrate". Il n'a pas eu encore l'occasion de juger si les progrès de la qualité de l'entreprise correspondaient à l'attente des usagers.

S'agissant des dépenses, il est convenu que l'entreprise s'était efforcée de s'adapter en réduisant ses effectifs de 2,2 % l'an, soit 18.000 agents pour 1995.

Il a conclu qu'existait "un divorce profond" entre l'évolution des dépenses et les recettes prévues, entraînant une dégradation de l'équilibre du compte d'exploitation et un déficit dépassant 7 milliards de francs en 1994.

Evoquant la situation financière et l'endettement, qui atteint 155 milliards de francs, **M. Jean Bergougnoux** a résumé les cinq actions stratégiques qu'il était décidé à mener, en concertation avec l'ensemble des personnels qu'il s'agit de responsabiliser pour assurer un service de qualité dans les meilleures conditions de coût : engager une politique de qualité globale ; augmenter les recettes de 31 % en trois ans ; clarifier les missions de service public de la SNCF ; engager une politique active européenne ; responsabiliser tous les échelons de l'entreprise.

L'objectif fixé est de faire progresser de 25 % les recettes en trois ans. Les tarifs ont, à cette fin, fait l'objet de certaines promotions durant l'été 1994.

Dès l'automne 1994, les recettes du trafic de voyageurs se sont redressées. Pour le fret, la reprise discernée en 1994 s'est confirmée au premier trimestre 1995 (+ 6 à 8 %

par rapport à la même période de l'année précédente selon les secteurs).

L'entreprise est, selon **M. Jean Bergougnoux**, "tout entière groupée de façon déterminée autour de la reconquête de sa clientèle" à travers des centaines de projets proposés par les agents eux-mêmes, "sur le terrain".

Le président de la SNCF attend, par ailleurs, une amplification de l'effort pour les grandes lignes, avec, notamment, Eurostar. La politique du fret devrait être "particulièrement active", grâce au net essor du transport combiné (+ 16 % au premier trimestre 1995).

Le contrat de plan entre la SNCF et l'Etat, dont la négociation s'engage, pose, selon le président de la SNCF, une question institutionnelle : celle de la responsabilité de l'Etat.

Evoquant les questions européennes, il a souligné qu'il était, pour sa part, très favorable à la directive européenne n° 91-440 du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fers communautaires. En revanche, il s'est déclaré opposé à une séparation structurelle entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation.

Il a cependant jugé, dans une logique de responsabilité nationale, que l'Etat devait être responsable de l'infrastructure du réseau ferroviaire, la SNCF en étant le gestionnaire.

Evoquant les missions d'intérêt général (service public, aménagement du territoire) confiées à la SNCF, **M. Jean Bergougnoux** a jugé qu'il convenait d'en tirer toutes les conséquences.

Il a jugé très souhaitable un partenariat au niveau régional et appelé de ses vœux une identification par l'Etat -et non par la seule SNCF - des lignes dont l'intérêt était important au regard de l'aménagement du territoire.

Il a jugé que la contribution de l'Etat devait être "calibrée" par rapport à ces objectifs et par rapport aux 4 mil-

liards et demi qui pourraient être dégagés d'ici à la fin du siècle grâce au progrès de la politique commerciale.

Le président de la SNCF a, en outre, jugé qu'en l'an 2000 les charges financières liées aux infrastructures pourraient être allégées par d'éventuelles modifications - dont la responsabilité incombe à l'Etat- du réseau. Il a souligné que c'était à l'Etat de rendre ses arbitrages.

A l'issue de cet exposé, **M. Georges Berchet, rapporteur pour avis du budget des transports terrestres**, évoquant la région de Champagnes-Ardennes, a émis la crainte que des charges indues ne soient transférées aux régions à l'occasion de la réforme des services régionaux.

Il a souligné que, si le réseau TGV était prestigieux, de nombreuses lignes, pourtant indispensables, connaissent une altération de la qualité du service.

Il a, enfin, émis le souhait de disposer d'un "point de situation" sur l'amélioration de l'interopérabilité internationale.

**M. Jean Bergougnoux**, en réponse, a indiqué que les services régionaux dégagent actuellement un milliard de déficit. Les régions ont, selon lui, le légitime souci de clarifier le montant des transferts financiers avec l'Etat. Une fois cette question résolue et le transfert de compétences de l'Etat vers les régions réalisé, celles-ci auront à définir le niveau de la qualité de services régionaux de voyageurs qu'elles voudront.

Rappelant le coût du train (50 francs au kilomètre), il a précisé qu'il fallait vérifier, au cas par cas, le coût comparé avec celui des transports routiers.

Evoquant le train "Inter-Loire", en service entre Orléans et Nantes, il a salué, en revanche, le succès de cet investissement auquel les régions ont participé.

Le président de la SNCF s'est félicité du progrès -qu'il juge souhaitable- de l'interopérabilité. Pour la grande vitesse -notamment entre la France et l'Allemagne- de grands espoirs peuvent, selon lui, être nourris ; en

revanche, l'Eurostar se heurte, en Angleterre, au sous-équipement du réseau britannique. Il a observé que les aspects industriels de l'interopérabilité étaient décisifs.

**M. Roger Besse**, évoquant le département du Cantal, a souligné la gravité des problèmes de desserte ferroviaire de ce département (174 kilomètres de lignes à fermer, en deux ans, 16 minutes de durée supplémentaire du voyage depuis Paris en dix ans). Il a fait, en outre, part de son souhait de voir la SNCF mettre en vente ses gares déclassées à un prix acceptable. Il a, enfin, évoqué le coût de la viabilité hivernale et de la circulation des services de cars assurés, dans son département, par la SNCF.

**M. Jacques Bellanger**, évoquant à son tour la réforme régionale de la SNCF, a soulevé la question du maintien d'une tarification nationale. Il s'est enquis du sort des filiales de la SNCF. Il s'est interrogé sur les effets de l'introduction de la concurrence.

**M. Jacques de Menou**, rappelant l'interruption de la desserte à grande vitesse, à hauteur du Mans, s'est enquis des délais d'une desserte à grande vitesse complète jusqu'au département du Finistère.

Evoquant l'avenir du transport multimodal à l'échelon européen, il a jugé que l'Ouest français risquait, une fois encore, de se retrouver à l'écart des grands flux et a vigoureusement appelé de ses vœux un renforcement de l'investissement à cette fin.

**M. Jean Bergougnoux**, répondant aux intervenants, a jugé qu'un éclatement de la SNCF n'était pas à redouter. Il a estimé logique que certaines régions contribuent à l'amélioration du service sur les lignes qu'elles jugent d'intérêt régional, sans risque de rupture de la continuité territoriale du patrimoine ferroviaire français.

Il a, par ailleurs, indiqué que les circulations entre les réseaux devraient être organisées à l'échelon européen si l'on voulait éviter la destruction. Il est convenu que les modalités de financement des projets devraient garantir la logique du transport ferroviaire.

Il n'a pas caché que la desserte du Finistère à grande vitesse n'était pas pour un proche avenir.

Il a jugé que le transport multimodal constituait "une chance essentielle", à travers le transport combiné, auquel l'Etat contribue pour 300 millions de francs en 1995, et, éventuellement, à travers le projet d'autoroute ferroviaire.

En réponse à **M. Jean Delaneau** qui s'était enquis du futur tracé de la ligne du TGV "Aquitaine" au sud de la Loire, **M. Jean Bergougnoux** a indiqué que ce tracé était de la compétence du Gouvernement.

**M. Marcel Bony**, évoquant le futur contrat de plan, s'est interrogé sur les lignes déficitaires et la prise en compte de la finalité d'aménagement du territoire dans la comptabilité de la SNCF. Il a suggéré que les services régionaux de voyageurs voient leurs compétences étendues au transport de marchandises. Il s'est inquiété du vieillissement de certaines infrastructures ferroviaires dans son département.

**M. René Marquès**, évoquant le projet de TGV "Méditerranée" et ses "implications politiques", s'est interrogé sur le financement de ce projet qui concernera les collectivités locales, voire des investisseurs privés.

Répondant à ces intervenants, **M. Jean Bergougnoux** a alors souligné qu'il n'était pas question de transférer les réseaux aux régions.

A **Mme Anne Heinis** qui évoquait le département de la Manche et s'interrogeait sur le nombre d'arrêts sur la ligne Caen-Cherbourg, **M. Jean Bergougnoux** a confirmé l'amélioration de cette desserte et indiqué que le conseil régional et la direction régionale de la SNCF étudiaient cette question.

A **M. François Gerbaud** qui évoquait l'hypothèse d'un moratoire sur la dette, le président de la SNCF a indiqué qu'il nourrissait peu d'espoir à cet égard.

Il a, en réponse à une question du même sénateur concernant la desserte d'Etampes, insisté, pour finir, sur la nécessaire prise en compte des améliorations de capacité dans la réflexion à mener.

## **AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DÉFENSE ET FORCES ARMÉES**

**Jeudi 18 mai 1995** - Présidence de M. Xavier de Villepin, président. La commission, en présence de M. René Monory, président du Sénat, et des membres de la Conférence des présidents du Sénat, a entendu M. Shimon Peres, ministre des affaires étrangères de l'Etat d'Israël.

M. Shimon Peres a d'abord fait observer que, depuis la chute de l'URSS, les rivalités entre Etats avaient perdu leur caractère traditionnel pour revêtir un aspect global qui transcende les frontières et les souverainetés. Aujourd'hui, c'est l'intégrisme qui constitue la plus grande menace, menace aggravée par la tentation de certains Etats de la région d'accéder au pouvoir nucléaire, à l'exemple de l'Iran. Aux yeux du ministre israélien des affaires étrangères, la réponse à une telle menace nucléaire doit être politique et non militaire. Pour affronter cette menace globale de l'intégrisme, le Gouvernement israélien développe une stratégie en quatre points :

- tout d'abord, mettre fin aux conflits territoriaux ou militaires : trois de ces conflits sont résolus ou en voie de l'être -avec l'Egypte, la Jordanie et les Palestiniens-, deux demeurent, avec la Syrie, d'une part, qui semble persister dans son refus de la paix, et avec le Liban d'autre part, dont M. Shimon Peres a souhaité qu'il recouvre pleinement son indépendance ;

- en second lieu, Israël souhaite donner un contenu économique renforcé au processus de paix. Ainsi, une réduction de moitié des dépenses d'armement au Moyen-Orient - environ 70 milliards de dollars par an - permettrait d'engager un réel développement économique et éducatif. Dans ce contexte, la question de l'eau et de l'irrigation est cruciale : elle nécessite une coopération

régionale, indispensable pour lutter contre la désertification du Moyen-Orient ;

- en troisième lieu, **M. Shimon Peres** a souligné l'importance de l'éducation dans une région où 60 % de la population a moins de 18 ans : avec la pauvreté, l'ignorance constitue, a-t-il souligné, le vrai terreau de l'intégrisme ;

- enfin, le ministre des affaires étrangères israélien a souligné le caractère prioritaire de l'amélioration des liens entre les trois grandes religions monothéistes. Après la normalisation des relations intervenues entre le Vatican et Israël, son Gouvernement s'efforce d'aboutir à un résultat identique avec les autorités religieuses musulmanes.

Concluant son propos, le ministre israélien des affaires étrangères a reconnu que les fruits de la politique qu'il conduit ne pourraient être récoltés que dans plusieurs années, mais a fait valoir que le combat pour la paix devait à ses yeux l'emporter sur la conservation du pouvoir.

Le ministre des affaires étrangères israélien a ensuite répondu aux questions des commissaires.

**M. Xavier de Villepin, président**, a d'abord évoqué l'inquiétude suscitée par la menace terroriste dans la population israélienne en liaison avec l'évolution du processus de paix. A cet égard, il a souligné les deux grandes échéances que constitueront, en 1996, les élections en Israël et aux Etats-Unis. **Puis M. Shimon Peres** a, avec **M. Xavier de Villepin, président**, confirmé l'importance des questions relatives à la sécurité parmi les problèmes posés par les relations entre Israël et la Syrie. Il a néanmoins relevé les questions qui demeuraient posées en vue d'une éventuelle restitution du Golan, zone dont il a rappelé l'importance stratégique.

En réponse à **M. Christian de La Malène**, **M. Shimon Peres** a précisé la position actuelle d'Israël sur le traité de non-prolifération. Il a insisté sur l'importance de la menace iranienne pour son pays. Il a souligné, dans ce

contexte, la nécessité pour Israël de maintenir une “ambiguïté nucléaire” qui justifie la position israélienne à l’égard du TNP. Il a estimé que la réponse à la question nucléaire passait non seulement par le contrôle de la prolifération des armes mais aussi et surtout par la vigilance à porter au comportement et à la philosophie des dirigeants politiques.

A la demande de **M. Claude Estier**, le ministre des affaires étrangères israélien a évoqué la présence des colons israéliens dans les territoires occupés. Il a, à cet égard, distingué le cas de Jérusalem, auquel ne s’applique pas les accords, de celui des territoires occupés, soulignant que le Gouvernement avait mis un terme aux implantations nouvelles en Cisjordanie et à Gaza.

**M. Jacques Habert**, tout en soulignant le progrès que constituait l’interruption des implantations de colons en territoires occupés, s’est néanmoins interrogé sur les conséquences susceptibles de résulter de l’implantation de colonies juives à la périphérie de Jérusalem, évoquant notamment le débat que cette mesure avait suscité aux Nations Unies. A cet égard, **M. Shimon Peres** a estimé qu’Israël aurait dû être saisi directement de cette question, de préférence aux Nations Unies qui ne constituent pas, selon lui, le cadre de négociation le plus approprié. Par ailleurs, **M. Shimon Peres** a souligné que les Juifs, très nettement majoritaires à Jérusalem, ne disposaient pas d’une autre capitale, et que Jérusalem n’avait jamais été une capitale arabe ou palestinienne. Il a en outre estimé qu’Israël ne saurait consentir à toutes les demandes formulées par les Palestiniens.

En réponse à une question de **M. Claude Estier** sur l’évolution des relations entre Israël et l’Irak, **M. Shimon Peres** a estimé que l’Irak demeurerait une vraie menace pour Israël, même s’il convenait selon lui de distinguer entre l’Iran où le danger réside dans une idéologie “folle” et l’Irak, où le danger est lié à la personnalité même du dirigeant.

**M. Guy Cabanel, président du groupe du Rassemblement démocratique et européen**, est intervenu sur la possibilité de concilier, dans la perspective des élections à venir, la cohabitation des trois religions présentes à Jérusalem avec le fait que cette ville était la capitale d'Israël. Selon **M. Shimon Peres**, la tolérance dont devait bénéficier chaque religion présente à Jérusalem ne saurait justifier le partage de celle-ci, d'autant que le fondement des revendications palestiniennes sur Jérusalem ne saurait prévaloir sur les liens privilégiés que l'Etat d'Israël et le peuple juif entretiennent historiquement avec cette ville.

**M. Yvon Bourges** ayant par ailleurs évoqué un éventuel statut particulier des Lieux Saints, et souligné l'importance de ceux-ci pour la France, le ministre des affaires étrangères israélien a souligné la grande complexité des conflits de nature religieuse.

En réponse à **M. Paul d'Ornano**, **M. Shimon Peres** a douté de la possibilité de miser sur une amélioration des relations avec l'Irak pour faire contre-poids au danger iranien.

**M. André Bettencourt** ayant évoqué l'incidence de l'effondrement de l'Union soviétique sur l'aggravation de la prolifération des armes au Proche-Orient, **M. Shimon Peres** a relevé le rôle joué par la Chine et la Corée du nord sur la prolifération balistique en Iran et en Syrie, et a souligné l'importance de la menace chimique dans la région. Selon le ministre des affaires étrangères israélien, la fin de l'affrontement Est-Ouest devrait toutefois favoriser le progrès de la paix au Proche-Orient.

**M. Xavier de Villepin, président**, ayant déploré la faiblesse de l'influence de la France et de l'Europe sur le processus de paix, **M. Shimon Peres** a insisté sur la faiblesse des moyens politiques et diplomatiques dont disposait l'Europe, alors même que l'intégrisme constitue une menace directe pour celle-ci. Il a estimé que l'Europe devrait avoir une authentique politique méditerranéenne.

Enfin, à une question de **M. Xavier de Villepin, président**, sur l'élection du Premier ministre israélien au suffrage universel direct en 1996 et sur l'éventualité d'une cohabitation, **M. Shimon Peres** a regretté la différence de légitimité entre un Premier ministre élu par le peuple et des députés désignés, du fait du scrutin proportionnel, par les partis politiques.

## FINANCES, CONTRÔLE BUDGÉTAIRE ET COMPTES ÉCONOMIQUES DE LA NATION

**Mardi 16 mai 1995 - Présidence de M. Christian Poncelet, président.** La commission a examiné, sur le rapport de MM. **Jean Arthuis**, rapporteur général, **Paul Lorient** et **Philippe Marini**, les conclusions du groupe de travail sur les plans d'options de souscription ou d'achat d'actions.

**M. Christian Poncelet, président**, a tout d'abord rappelé les raisons qui avaient conduit la commission à constituer ce groupe de travail. Il a ainsi noté que la proposition formulée lors du dernier budget en vue de rétablir un délai de portage fiscal n'avait certes pas été retenue, mais qu'elle avait permis d'ouvrir un débat public dont l'intérêt et l'urgence étaient maintenant reconnus. Il s'est donc félicité que le groupe de travail apporte une contribution aux réflexions actuellement en cours.

**M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a alors dressé le constat auquel le groupe de travail était arrivé sur les pratiques en matière de plan d'options de souscription ou d'achat d'actions. Il a souligné l'intérêt et le caractère incitatif de cet instrument de participation qui repose sur le principe d'un gain aléatoire et risqué. Après avoir rappelé que la législation commerciale et fiscale relative à ces plans avait été fréquemment modifiée depuis 1984, il a indiqué que leur développement restait encore récent et que leurs caractéristiques conduisaient généralement à en réserver le bénéfice aux cadres.

Il a cependant aussi constaté que cet instrument incitatif se prêtait à des dérives, grâce à l'opacité qui habituellement entoure sa mise en oeuvre. Il a certes rappelé que la législation commerciale organisait un partage des rôles entre le conseil d'administration et l'assemblée des actionnaires, en réservant à cette dernière le pouvoir d'autoriser

le plan, mais il a souligné la souplesse des textes, et la tendance naturelle à la discrétion qui généralement caractérise le conseil d'administration. La conjugaison de ces deux derniers phénomènes conduit à réduire l'intervention des actionnaires au strict minimum légal.

**M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a ainsi fait valoir que, dans la pratique, le conseil d'administration concentrait l'essentiel du pouvoir de décision, et que faute de contrôles externes à l'entreprise, il l'exerçait de façon totalement discrétionnaire. Il ne s'est pas étonné qu'un tel contexte soit propice aux dérives, mêmes si celles-ci demeuraient encore marginales.

**M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a ensuite détaillé les deux risques de détournement qui s'attachaient aux plans d'options :

- d'une part, leur utilisation comme simple complément de rémunération exonéré de charges sociales et soumis à une fiscalité privilégiée ;

- d'autre part, les possibilités d'abus de droit, ou d'utilisation d'information privilégiée qu'offrent l'élaboration et le déroulement du plan.

Concluant ce constat, **M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a souligné la nécessité de préserver le principe des plans d'options, qui reste un instrument de participation original et utile. Mais il a fait valoir que ce souhait supposait une réelle moralisation des pratiques. Puis, il a annoncé que le groupe de travail formulait à cet effet des recommandations relevant de trois ordres différents.

Abordant la première série de recommandations, **M. Paul Loridant** a indiqué qu'elle répondait à une exigence de déontologie. Après avoir remarqué qu'un durcissement de la législation sur les plans d'options serait incompatible avec leur nécessaire souplesse, il a estimé que la volonté de transparence devait venir des entreprises elles-mêmes.

A cet égard, il a relevé avec satisfaction que les initiatives de la commission des finances avaient suscité un mouvement de réflexion dans diverses instances professionnelles, telles que l'association "Entreprise et Progrès", le Conseil national du patronat français (CNPF) ou l'Association française des entreprises privées (AFEP).

Il a annoncé qu'un groupe de réflexion CNPF-AFEP élaborait actuellement un "code de bonne conduite", bientôt rendu public, qui devrait aborder cinq thèmes particulièrement importants :

- le caractère réellement collégial des décisions prises par le conseil d'administration ;

- les règles spécifiques à observer lorsque les options portent sur des sociétés non cotées ;

- la cohérence des règles de levée des options avec l'objectif de fidélisation de leurs bénéficiaires ;

- le contenu et la forme des informations à transmettre aux actionnaires ;

- les précautions à prendre pour prévenir les risques d'utilisation d'informations privilégiées.

Il a estimé que ce "code de bonne conduite", une fois rendu public, constituerait une simple norme professionnelle non contraignante, mais que tout écart par rapport à celle-ci devrait être justifié, notamment auprès des actionnaires et des autorités de contrôle.

Abordant la deuxième série de recommandations, **M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a considéré que certaines améliorations ponctuelles du cadre juridique des plans d'options étaient nécessaires pour accompagner l'effort de déontologie des professionnels et garantir toute la transparence nécessaire.

Il a ainsi présenté quatre propositions de mesures tendant à améliorer l'information des actionnaires :

- prévoir que le conseil d'administration devait exposer à l'assemblée générale extraordinaire les grandes lignes du plan d'options qu'il demandait à mettre en place ;

- préciser que l'information annuelle de l'assemblée générale ordinaire sur les plans d'options est fournie en annexe du rapport sur les comptes de l'exercice ;

- préciser le degré de détail des informations que le conseil d'administration doit donner à l'assemblée générale, en faisant notamment apparaître de façon bien distincte la part des options attribuées aux mandataires sociaux ;

- instaurer une obligation étendue d'information sur les plans d'options mis en place au sein d'un même groupe de sociétés.

Il a ensuite présenté trois propositions de mesures tendant à prévenir les délits d'initiés :

- instaurer une obligation d'enregistrement des plans d'options auprès de la Commission des opérations de bourse (COB), dès lors qu'il s'agit d'un groupe comprenant une société faisant appel public à l'épargne ;

- donner compétence à la COB pour connaître des options sur actions dès leur attribution ;

- interdire l'attribution des options durant la période précédant l'arrêté et la publication des comptes sociaux, ainsi que dans le mois précédant tout événement significatif de nature à affecter les perspectives de la société ou du groupe.

Abordant enfin la dernière série de recommandations, **M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a souligné la nécessité d'assurer une plus grande équité fiscale dans le traitement des diverses formes de revenus.

Il a ainsi indiqué que le groupe de travail renonçait à proposer le rétablissement d'un délai de portage fiscal pour les titres acquis dans le cadre d'un plan d'options, après avoir pris conscience des possibilités offertes par l'ingénierie financière, mais aussi des risques de discrimi-

nation que cette règle de portage pouvait introduire entre les différentes catégories de bénéficiaires d'options.

Il a fait valoir que le problème fiscal posé par les plans d'options s'insèrait dans un contexte plus général, marqué par le développement d'investissements ou de montages permettant d'éviter le taux marginal supérieur de l'impôt sur le revenu et les charges sociales grevant les salaires. Il s'est donc déclaré convaincu que seule une véritable réforme de la structure des prélèvements obligatoires serait de nature à apporter une réponse durable.

Il a rappelé que la commission s'était exprimée sur ce sujet lors des débats sur le projet de loi de finances pour 1995, et avait alors développé un projet articulé autour de deux grands axes :

- d'une part, déplacer vers la consommation et les revenus une partie des charges sociales, patronales mais aussi salariales, assises sur les rémunérations d'activité ;

- d'autre part, rénover notre système d'impôt sur le revenu, l'allègement du barème ayant pour contrepartie la suppression de certains avantages ou mécanismes de réduction d'impôt.

Il a constaté que ces propositions gardaient toute leur actualité et permettraient d'assurer une répartition plus équitable des prélèvements entre les différents types de revenus.

A l'issue de cette présentation, **M. Christian Poncelet, président**, s'est inquiété des risques de délocalisation de l'assiette fiscale liés aux différences de régime d'imposition entre les pays européens.

**M. Maurice Blin**, a souligné la nécessité de moraliser les plans d'options, tout en rappelant la discrétion qui, par tradition culturelle française, entourait les questions de rémunération. Il s'est enfin interrogé sur l'ampleur des pertes de recettes supportées, tant par l'Etat que par les régimes de protection sociale, en raison du dévoiement de certains plans d'options.

**M. René Ballayer** a rappelé le poids excessif des prélèvements obligatoires dans notre pays, et évoqué la situation qui prévalait chez nos principaux partenaires industriels.

Evoquant également la discrétion qui, en France, entourait généralement les questions de rémunération, **M. Michel Charasse** s'est demandé si un tel comportement pouvait durablement exister dans une économie largement ouverte sur l'extérieur. Il a ainsi estimé que la mentalité française actuelle ne pouvait qu'alimenter une "fuite" des meilleurs cadres ou dirigeants vers l'étranger.

En réponse aux différents intervenants, **M. Philippe Marini** a indiqué que les conclusions du groupe de travail revenaient à légitimer les plans d'options d'achat ou de souscriptions d'actions. Il a fait valoir que l'opinion publique ne devait pas être choquée par les montants en cause, lorsqu'ils sont mérités, et ont été obtenus dans la transparence. Il a donc souligné la nécessité de progresser dans cette voie, qui est essentielle pour décourager les risques de dérive mis en évidence par le groupe de travail. Il a d'ailleurs estimé que sous des aspects très techniques, le sujet des plans d'options se situait au coeur de la problématique de l'entreprise.

En conclusion, **M. Jean Arthuis, rapporteur général**, s'est félicité que tous les intervenants admettent la nécessité d'une réforme des prélèvements obligatoires.

La commission a alors décidé, à l'unanimité, d'adopter les conclusions du groupe de travail, et autorisé leur publication sous la forme d'un rapport d'information.

Mercredi 17 mai 1995 - Présidence de M. Christian Poncelet, président, puis de M. Jean Cluzel, vice-président. La commission a procédé à l'audition de **M. Louis Gallois, président d'Aérospatiale**, sur la situation de son groupe et ses perspectives d'activité.

**M. Louis Gallois** a d'abord présenté les résultats d'Aérospatiale pour 1994, indiquant qu'ils étaient en amélioration sur le plan financier mais moins bons en termes d'activité. Ainsi, il a rappelé que le résultat net du groupe était passé de - 2,4 milliards de francs en 1992 à - 1,4 milliard en 1993 et - 480 millions en 1994. Il a souligné que, parallèlement, le groupe avait accompli un effort de désendettement important, l'endettement d'Aérospatiale étant passé de 16,5 milliards de francs à la fin 1992 à 7,6 milliards à la fin de 1994.

S'agissant de l'activité du groupe, **M. Louis Gallois** a d'abord évoqué la baisse du chiffre d'affaires passé de 52 milliards de francs en 1992 à 48,5 milliards en 1994. Il a ensuite insisté sur la stagnation des prises de commandes qui ne dépassent pas 30 milliards de francs par an depuis le début de 1993.

Dans ce contexte, **M. Louis Gallois** a estimé que le chiffre d'affaires du groupe pourrait être de l'ordre de 50 milliards de francs en 1995 et que le résultat pourrait être à l'équilibre, à moins que le cours du dollar ne reste durablement inférieur à 5,80 francs.

**M. Louis Gallois** a alors insisté sur l'importance des difficultés que crée pour Aérospatiale un dollar sous évalué. Il a précisé que cette question était particulière à l'industrie aéronautique car la concurrence y est exclusivement américaine. Il a ajouté que l'industrie américaine s'était en outre récemment engagée dans une offensive commerciale de grande ampleur. Il a indiqué que l'utilisation de couvertures de change, nécessairement à court terme, et la recherche de gains de productivité internes ne pouvaient suffire à résoudre cette difficulté majeure pour son groupe.

Aussi, **M. Louis Gallois** a-t-il jugé indispensable qu'Aérospatiale retrouve une dynamique de croissance. Il a précisé que cette démarche s'orientait autour de trois voies : l'accroissement des prises de commande par une vigoureuse action commerciale, le développement d'activi-

tés nouvelles telles que les services, en complément des produits fabriqués, ou l'intégration des produits dans des systèmes, enfin la mise en place d'alliances, notamment dans les secteurs des missiles, des satellites et des avions régionaux.

**M. Jean Arthuis, rapporteur général**, a alors interrogé le président d'Aérospatiale sur les nécessités de recapitalisation du groupe, en particulier dans la perspective éventuelle de la privatisation.

**M. Louis Gallois** a estimé que la question des fonds propres était capitale pour l'entreprise. Il a souligné que leur niveau actuel, soit 5 milliards de francs, était grandement insuffisant et qu'il faudrait pouvoir les compléter à hauteur d'une dizaine de milliards de francs. De ce fait, il a considéré qu'une ouverture du capital d'Aérospatiale était impossible sans une forte recapitalisation préalable par l'Etat. Il a ajouté qu'une telle ouverture ne pouvait se faire qu'en direction d'industriels ayant des intérêts stratégiques communs.

**M. René Ballayer** a demandé au président d'Aérospatiale si la mise en place de la monnaie unique ne pourrait pas empêcher la suprématie du dollar et les effets erratiques liés à l'évolution de son cours.

**M. Louis Gallois** a indiqué que l'instauration de la monnaie unique pourrait avoir des effets bénéfiques entre les pays européens dans le cadre des programmes Airbus ou Avion de transport régional (ATR) mais il a souligné qu'elle ne réduirait pas l'immense avantage compétitif qu'une dévaluation du dollar procurerait à l'industrie américaine.

**A Mme Maryse Bergé-Lavigne** qui s'interrogeait sur le risque des délocalisations, **M. Louis Gallois** a précisé qu'il n'était pas très grand en raison du caractère de maître d'oeuvre d'Aérospatiale.

**M. Paul Loridant** s'est alors inquiété des perspectives d'évolution de l'industrie des satellites, rappelant les récentes manifestations des personnels de ce secteur.

**M. Louis Gallois** a indiqué que l'alliance avec l'allemand **DASA** était aujourd'hui jugée indispensable par toutes les parties et que les deux seuls éléments qui posaient problème étaient la fixation du siège de la nouvelle société constituée à parité entre les deux partenaires en Allemagne ainsi que la privatisation de fait qu'elle entraînerait pour le secteur des satellites. Il a toutefois rappelé que ce secteur était en croissance, surtout à l'exportation, et que l'alliance avec un industriel bien implanté sur les marchés européens conforterait cette situation.

**M. Jean Cluzel** a demandé à **M. Louis Gallois** si la constitution d'un véritable pôle européen d'industrie de défense lui semblait se mettre en place.

Le président d'Aérospatiale a estimé que l'industrie européenne était encore trop cloisonnée face à une industrie américaine entièrement restructurée autour de quelques grands groupes puissants. Il a en outre regretté la récente déconvenue commerciale d'Eurocopter aux Pays-Bas, craignant qu'elle n'entraîne dans d'autres pays une remise en cause de l'industrie de défense européenne.

Puis, la commission a décidé, en raison de la cérémonie de passation des pouvoirs de la Présidence de la République, de reporter à une séance ultérieure la communication de **M. Jean Arthuis rapporteur général**, sur la **mission d'information** effectuée par une délégation de la commission des finances **auprès du Congrès des Etats-Unis**, en janvier 1995, afin d'étudier les **moyens utilisés par le Parlement américain pour évaluer les politiques budgétaires et fiscales**.

**PROGRAMME DE TRAVAIL DES COMMISSIONS,  
DES GROUPE DE TRAVAIL  
ET DES DÉLÉGATIONS  
POUR LA SEMAINE DU 22 AU 27 MAI 1995**

**Commission des Affaires culturelles**

**Groupe de travail sur le développement du  
multimédia**

**Mardi 23 mai 1995**

Salle n° 245

*à 10 heures :*

Audition de M. Bernard Schotter, adjoint au directeur  
des musées de France.

*à 11 heures :*

Audition de M. Paul Florenson, sous-directeur des  
affaires juridiques, direction de l'administration générale  
du ministère de la culture, et de M. Philippe Sanson,  
adjoint au sous-directeur.

**Commission des Finances, du Contrôle budgétaire  
et des Comptes économiques de la Nation**

**Mercredi 24 mai 1995**

Salle de la Commission

*à 9 heures 30 :*

- Audition de M. Louis Schweitzer, président de Renault SA, sur la situation de ce groupe et ses perspectives d'activité.

- Examen, sur le rapport de MM. Jean Arthuis, rapporteur général, Paul Loridant et Philippe Marini, des conclusions du groupe de travail sur les comptes pour le développement industriel (CODEVI).

*à 15 heures 30 :*

- Audition de M. André Levy-Lang, président du directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas), sur la situation et les perspectives d'activité de cet établissement.

**Délégation pour la Planification**

**Mercredi 24 mai 1995**

*à 10 heures*

Salle GA 102

6 rue Garancière, 1<sup>er</sup> étage

Examen du rapport d'information sur une projection à moyen terme de l'économie française (1994-2000) : tendances macroéconomiques et incidences sur les finances publiques.