

N° 99

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1975, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 29

Transports.

III. — AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Pierre Prost, Louis Talamoni, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Roger Gaudon, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlles Odette Pagani, Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (5° législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 37), 1235 (tome XIX) et in-8° 169.

Sénat : 98 (1974-1975).

Lois de finances. — Transports - Aviation - Aéronautique (industrie).

SOMMAIRE

	pages
PREMIÈRE PARTIE. — La synthèse des propositions budgétaires	5
A. — Observations sur les problèmes essentiels des différentes directions du Secrétariat général à l'Aviation civile	5
B. — Les grandes lignes chiffrées du budget	8
C. — L'aviation civile dans le cadre du VI ^e Plan (1971-1975)	14
DEUXIÈME PARTIE. — Les actions du Ministère des Transports en matière d'Avia- tion civile - Analyse des crédits	19
A. — Les transports aériens	19
I. — <i>Généralités sur la construction aéronautique</i>	19
II. — <i>Les programmes</i>	23
a) <i>Concorde</i>	23
b) <i>Airbus</i>	27
c) <i>Mercure</i>	30
d) <i>Autres programmes</i>	32
III. — <i>Les moteurs</i>	33
IV. — <i>Le transport aérien et les compagnies aéronautiques</i>	37
a) <i>Air France</i>	38
b) <i>Air Inter</i>	44
c) <i>Union des transports aériens</i>	47
B. — L'administration centrale	49
C. — La navigation aérienne	55
D. — La météorologie nationale	58
E. — Les bases aériennes	60
I. — <i>La Direction des bases aériennes</i>	60
II. — <i>L'Aéroport de Paris</i>	70
F. — La formation aéronautique	74
L'audition de M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux Transports	81
Observations de la Commission	84
ANNEXES	85

Mesdames, Messieurs,

L'aviation civile connaît, dans la plupart des secteurs, des difficultés provoquées essentiellement par la récession mondiale et la crise pétrolière. Les compagnies aériennes, frappées de plein fouet, sont en butte à des problèmes d'équilibre budgétaire, qui freinent l'investissement. L'évolution du trafic, qui subit les répercussions de cette crise, entraîne des difficultés financières pour les aéroports et freine le secteur de la construction aéronautique.

PREMIÈRE PARTIE

LA SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS BUDGÉTAIRES

A. — Observations sur les problèmes essentiels des différentes directions du Secrétariat général à l'Aviation civile.

1. *La construction aéronautique*, qui absorbe les deux tiers des dépenses en capital, est en stagnation au point de vue commercial : *Concorde* et l'*Airbus* piétinent, *Mercur*e ne se vend pas. Cependant, sur le plan technique, pour *Concorde*, les essais en vol vont se multiplier et entrer dans une phase active de vols d'endurance. La mise en service pourrait intervenir à la fin de l'année 1975 avec, vraisemblablement, des vols sur Rio de Janeiro, par Dakar. Nous estimons nécessaire que le comportement de l'appareil à cette occasion constitue un franc succès afin d'ouvrir la voie à une commercialisation satisfaisante.

L'*Airbus* est un appareil très réussi. Si sa commercialisation devait constituer un échec, on peut considérer que l'Europe aurait perdu la possibilité de réaliser des appareils de cette taille. Tous les efforts doivent être tendus vers le succès.

*Mercur*e se heurte, dans son créneau, à des compétiteurs américains qui peuvent offrir des conditions économiques plus intéressantes. Aussi sa commercialisation est-elle compromise.

La diversification de la construction aéronautique française postulait la poursuite de l'expansion et de l'effort d'équipement des transporteurs aériens. Or, compte tenu de la diminution prévisible du taux d'accroissement du trafic, la construction aéronautique ne pourra pas compter sur un marché en expansion. Par ailleurs, la concurrence américaine, qui offre une gamme complète d'appareils, des prix plus bas et des conditions de financement attrayantes, est particulièrement redoutable.

Il nous apparaît qu'il y a là un point essentiel. Les constructeurs américains peuvent, dans l'ensemble, réaliser des prix de *dumping* pour emporter le marché. Par ailleurs, nos appareils doivent franchir une barrière douanière de 5 % pour pénétrer sur le marché américain, alors que la réciproque n'est pas vraie. Il y a là un handicap important pour notre industrie. Nos procédures financières de commercialisation devraient être beaucoup plus actives.

Nos constructeurs sont donc confrontés à des échéanciers délicats, puisque, contre toute logique, depuis vingt ans, *on a fabriqué des avions européens et acheté des avions américains*.

Notre construction aéronautique civile, qui ne produit que par dizaines d'appareils, est particulièrement vulnérable.

Nous pouvons fonder légitimement de grands espoirs dans la réalisation, par la S.N.E.C.M.A. en liaison avec la firme américaine General Electric, du moteur de 10 tonnes. Pour la première fois, la France s'attaque à un gros moteur. Grâce à cette coopération, le marché américain nous sera ouvert pour ce programme important, qui sera rentabilisé sur 3.000 moteurs.

2. *Les transports aériens* sont marqués par la crise de l'énergie : pour Air France, le trafic n'a progressé par rapport à l'an passé que de 7 à 8 %, c'est-à-dire d'un pourcentage en recul par rapport à ce qui pouvait être espéré ; le trafic d'Air Inter stagne, l'expansion du « troisième niveau » est ralentie. Les résultats financiers ne sont pas bons, tant à cause de la hausse des produits pétroliers que de l'installation à l'aéroport Charles-de-Gaulle. Aussi, une réduction des fréquences, voire pour Air Inter des fermetures de lignes, sont-elles envisagées ou décidées. Ce dernier point notamment pose des problèmes délicats aux collectivités locales qui ont consenti des sacrifices pour la réalisation de leurs investissements.

La situation difficile que l'on peut observer, tant chez les constructeurs que chez les compagnies utilisatrices, conduit à recommander pour l'avenir *une étroite concertation pour l'élaboration des programmes* afin de déterminer les besoins, les possibilités d'utilisation et de financement.

3. Un des problèmes posés à la *navigation aérienne* est celui de l'importance accrue des redevances de route. Le montant de ces redevances, que paient les compagnies aériennes auxquelles sont rendus les services de contrôle et d'aide en route, s'élèvera à 175 millions de francs à la fin de l'année 1975. Ces sommes importantes sont encaissées par le Trésor ; aussi, la question se pose de savoir si, pour leur gestion, pourrait être créé un établissement public au sein duquel les usagers,

qui paient 60 % des dépenses nécessaires au contrôle, pourraient orienter les investissements en fonction de leurs besoins propres.

La nécessité d'utiliser l'espace aérien avec le maximum d'efficacité a conduit à rechercher un perfectionnement des méthodes. Des décisions sont intervenues pour resserrer les liens entre les systèmes civil et militaire qui, bien que répondant à des missions différentes, présentent une importante partie commune. Il serait souhaitable que soit poursuivie l'harmonisation nécessaire, qui implique que des barrières psychologiques soient franchies par une série de mesures successives.

Le dossier de l'organisation « *Eurocontrol* » qui gère l'espace supérieur pour les besoins du trafic aérien civil s'est compliqué. A l'origine, on envisageait un plan international avec un exécutif global ; mais certains des participants ne sont plus décidés à confier le contrôle du trafic aérien de leur pays à une organisation internationale. Les points de vue techniques et financiers doivent donc être rapprochés afin d'aboutir au sauvetage de l'organisation.

4. Le problème d'actualité qui se pose à la *Météorologie nationale* est celui de son transfert à Toulouse ; cette opération va, par suite de démissions, de retraites anticipées provoquées par le transfert, être coûteuse en personnel. Il s'agit pour la *Météorologie* d'un problème d'autant plus important que l'on assiste à une fuite de ses techniciens vers la navigation aérienne : les actions de formation de la *Météorologie* profitent à la navigation aérienne.

Un problème permanent posé à la *Météorologie nationale* est celui des conditions d'exercice de sa mission de service public, notamment sur le plan financier : doit-elle continuer à assurer gratuitement ses services comme elle le fait actuellement pour nombre d'organismes publics ou semi-publics ? Une solution acceptable pour toutes les parties en cause devrait être trouvée.

5. La direction des *bases aériennes* est dotée d'un budget dont la rigueur est particulièrement affirmée pour l'entretien des immeubles aéroportuaires et des bases aériennes. La dotation budgétaire semble correspondre aux deux tiers seulement des besoins ; il apparaît que les crédits sont engagés au minimum pour la conservation du domaine. Il serait souhaitable que l'Etat prenne conscience de ses obligations, voire de son intérêt car les concessionnaires d'aérodromes semblent au bout de leurs possibilités.

Pour l'équipement, les prévisions de 1975 sont inférieures à celles de 1974. Le chapitre 53-90, qui concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes de la Métropole, requiert une importante participation des concessionnaires d'aérodromes et des collectivités locales.

Le chapitre 58-90, qui concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la Métropole, voit ses crédits tenus à des achèvements de programme et plus « serrés » encore que ceux de la Métropole.

Quant à l'*Aéroport de Paris*, sa situation financière sérieuse, provoquée par la part excessive des endettements, requiert une politique d'austérité et de sélection des investissements, d'autant que l'évolution du trafic a contrecarré les programmes de développement prévus. Un retour progressif à l'équilibre pourra intervenir grâce à un effort en capital en provenance de l'Etat, ou la reconduction en 1975 de mesures prises pour 1974, telles que la diminution du taux des intérêts sur les dotations en capital ou le report des annuités du F.D.E.S.

B. — Les grandes lignes chiffrées du budget.

Le projet de budget de l'Aviation civile pour 1975 est teinté d'austérité et de rigueur. L'ensemble du budget n'est en progression que de 2 %. On note, en particulier, une baisse de 4,8 % des crédits consacrés aux dépenses en capital, et notamment à la construction aéronautique, qui constituent la grande masse de ce budget. Les dépenses ordinaires sont en majoration de 15,8 %, traduisant donc, cependant, une certaine vitalité manifestée par des créations d'emplois (320 créations) au bénéfice notamment de la Navigation aérienne (230 créations), de la Météorologie nationale (28 emplois) et des services communs (55 emplois pour l'administration centrale, le personnel administratif des services extérieurs, le personnel ouvrier).

1° *Le projet de budget s'établit ainsi dans ses grandes masses.*

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés en 1974	CREDITS prévus pour 1975	VARIATION en pourcentage
	(En francs.)		
Crédits de paiement :			
Dépenses ordinaires	764.021.405	884.376.198	+ 15,8
Dépenses en capital	1.557.900.000	1.483.067.000	— 4,8
Total	2.321.921.405	2.367.443.198	+ 2
Autorisations de programme	1.549.877.000	1.475.850.000	— 4,8

2° Les dépenses ordinaires :

a) Les mesures acquises.

Elles sont en augmentation de 72,4 millions traduisant essentiellement l'extension en année pleine de différentes mesures, notamment la répercussion de l'augmentation des traitements.

b) Les mesures nouvelles.

SERVICES	TOTAUX Titre III	TOTAUX Titre IV	TOTAUX généraux
		(En francs.)	
Administration centrale	+ 2.212.583	»	+ 2.212.583
Services extérieurs (personnels administratifs, ouvriers, personnel militaire et activités communes).	+ 7.527.000	»	+ 7.527.000
Navigation aérienne	+ 14.128.750	»	+ 14.128.750
Météorologie nationale	+ 5.005.888	+ 110.000	+ 5.115.888
Bases aériennes	+ 4.815.000	+ 400.000	+ 5.215.000
Transports aériens	+ 195.000	+ 355.000	+ 550.000
Formation aéronautique	+ 7.803.232	+ 4.440.000	+ 12.243.232
Ecole nationale de l'Aviation civile	+ 957.900	»	+ 957.900
Totaux	+ 42.645.353	+ 5.305.000	+ 47.950.353

Les principales mesures nouvelles sont les suivantes :

Titre III :

	En millions
Augmentation des salaires des ouvriers	+ 7
Création de 326 emplois	+ 12
Actions de formation aéronautique	+ 7
Moyens de fonctionnement des services	+ 15
E.N.A.C.	+ 1
Total	+ 42

Titre IV :

Formation aéronautique	+ 5
------------------------------	-----

c) *L'ensemble des crédits (dépenses ordinaires).*

SERVICES	TOTAUX Titre III	TOTAUX Titre IV	TOTAUX généraux
		(En francs.)	
Administration centrale	51.354.119	49.896.918	101.251.037
Services extérieurs	109.802.512	»	109.802.512
Navigation aérienne	290.454.898	654.600	291.109.498
Météorologie nationale	179.392.888	613.000	180.005.888
Bases aériennes	85.629.374	10.230.000	95.859.374
Transports aériens	1.227.102	1.630.000	2.857.102
Formation aéronautique	67.049.108	8.978.000	76.027.108
Ecole nationale de l'Aviation civile.	27.463.679	»	27.463.679
Totaux	812.373.680	72.002.518	884.376.198

La navigation aérienne, qui absorbe le tiers des crédits, et la météorologie nationale le cinquième, sont les parties prenantes les plus importantes.

3° *Les dépenses en capital.*

	AUTORISATIONS de programme		VARIATION	CREDITS DE PAIEMENT		VARIATION
	1974	1975		1974	1975	
			(En francs.)			
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat	1.533.877.000	1.460.350.000	— 73.527.000	1.542.900.000	1.468.500.000	— 74.400.000
TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat	16.000.000	15.500.000	— 500.000	15.000.000	14.567.000	— 433.000
Totaux	1.549.877.000	1.475.850.000	— 74.027.000	1.557.900.000	1.483.067.000	— 74.833.000

Les principales différences entre les autorisations de programme ouvertes sur 1974 et celles prévues pour 1975 s'analysent comme suit :

	1974	1975
Grands programmes d'études et de développement du matériel aéronautique	1.081	980
Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole	264,7	279,2

Les dépenses de construction aéronautique tendent à diminuer en raison de l'achèvement progressif des grands programmes (*Concorde*, *Airbus*, *Mercur*e).

Pour le moteur de 10 tonnes, l'année 1975 verra l'achèvement de la première phase et le lancement de la deuxième phase.

4° *L'évolution des crédits par titre et par partie.*

Les tableaux suivants retracent l'évolution des crédits votés pour 1974 et prévus pour 1975, avec l'indication des pourcentages de variation :

I. — Dépenses ordinaires.

	CREDITS votés pour 1974	CREDITS PREVUS POUR 1975			DIFFERENCES entre 1974 et 1975	
		Mesures acquises	Mesures nouvelles	Total	En valeur absolue	En pourcentage
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES						
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité :						
Totaux pour la première partie	443.549.046	+ 62.578.017	+ 22.911.996	529.039.059	+ 85.490.013	+ 19,3
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales :						
Totaux pour la troisième partie	38.086.905	+ 4.356.232	+ 557.457	43.000.594	+ 4.913.689	+ 12,9
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services :						
Totaux pour la quatrième partie	171.872.453	+ 1.360.051	+ 16.345.792	189.578.296	+ 17.705.843	+ 10,3
Cinquième partie. — Travaux d'entretien :						
Totaux pour la cinquième partie	17.404.052	>	+ 2.000.000	19.404.052	+ 2.000.000	+ 11,5
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement ..						
Totaux pour la sixième partie	23.595.639	+ 2.910.140	+ 957.900	27.463.679	+ 3.868.040	+ 16,4
Septième partie. — Dépenses diverses :						
Totaux pour la septième partie	2.815.792	+ 1.200.000	— 127.792	3.888.000	+ 1.072.208	+ 38,1
Totaux pour le titre III	697.323.887	+ 72.404.440	+ 42.645.353	812.373.680	+ 115.049.793	+ 16,5
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES						
Première partie. — Interventions politiques et admi- nistratives :						
Totaux pour la première partie	49.893.918	>	>	49.893.918	>	>
Troisième partie. — Action éducative et culturelle ..						
Totaux pour la troisième partie	6.448.600	>	+ 4.845.000	11.293.600	+ 4.845.000	+ 75,1
Quatrième partie. — Action économique. — Encou- ragements et interventions						
Totaux pour la quatrième partie	Mémoire	>	>	Mémoire	>	>
Cinquième partie — Action économique. — Sub- ventions aux entreprises d'intérêt général :						
Totaux pour la cinquième partie	10.355.000	>	+ 460.000	10.815.000	+ 460.000	+ 4,4
Totaux pour le titre IV	66.697.518	>	+ 5.305.000	72.002.518	+ 5.305.000	+ 8,0
Totaux pour les titres III et IV	764.021.405	+ 72.404.440	+ 47.950.353	884.376.198	+ 120.354.793	+ 15,8

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1974.	Prévues pour 1975.	Différence.		Votés pour 1974.	Prévus pour 1975.	Différence.	
			En valeur absolue.	En pour- centage.			En valeur absolue.	En pour- centage.
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, communi- cations et télécommunications :								
Totaux pour la troisième partie	1.462.150.000	1.391.350.000	— 70.800.000	— 4,8	1.488.000.000	1.397.000.000	— 91.000.000	— 6,1
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie	16.727.000	16.000.000	— 727.000	— 4,3	9.500.000	16.500.000	+ 7.000.000	+ 73,7
Septième partie. — Equipements adminis- tratifs et divers	Mémoire	Mémoire	»	»	400.000	Mémoire	— 400.000	— 100,0
Huitième partie. — Investissements hors de la Métropole :								
Totaux pour la huitième partie	55.000.000	53.000.000	— 2.000.000	— 3,6	45.000.000	55.000.000	+ 10.000.000	+ 22,2
Totaux pour le titre V	1.533.877.000	1.460.350.000	— 73.527.000	— 4,8	1.542.900.000	1.468.500.000	— 74.400.000	— 4,8
TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT								
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie	6.000.000	5.500.000	— 500.000	— 8,3	5 000.000	4.567.000	— 433.000	— 8,7
Huitième partie. — Investissements hors de la Métropole								
Totaux pour le titre VI	10.000.000	10.000.000	»	»	10.000.000	10.000.000	»	»
Totaux pour le titre VI	16.000.000	15.500.000	— 500.000	— 3,1	15.000.000	14.567.000	— 433.000	— 2,9
Totaux pour les dépenses en capital .	1.549.877.000	1.475.850.000	— 74.027.000	— 4,8	1.557.100.000	1.483.067.000	+ 74.833.000	— 4,8

Les grandes lignes du budget sont exposées tant dans le « blanc », présentant l'action du Secrétariat général à l'Aviation civile sous forme de budget de programme, que dans la note de synthèse élaborée par le Secrétariat d'Etat aux Transports. Une analyse détaillée des crédits figurera dans la deuxième partie de ce rapport. Avant de procéder à cette analyse, il nous apparaît utile pour la dernière année de réalisation du VI^e Plan de situer le budget du Secrétariat général à l'aviation civile dans l'exécution du VI^e Plan, et de dresser le bilan de ce dernier.

C. — L'Aviation civile dans le cadre du VI^e Plan (1971-1975).

L'ensemble des besoins d'équipement du S.G.A.C. avait été estimé, en autorisations de programme :

- pour la Métropole, à 1.670 à 1.680 millions de francs.
- pour l'Outre-mer à 380 millions de francs.

Ces crédits, destinés aux titres V et VI ne comprennent pas la construction aéronautique, les crédits d'études et de recherche, ni la subvention à l'A.S.E.C.N.A.

Le pourcentage de réalisation en francs courants s'établit à 76,25 % pour la Métropole (1.232,87 millions de francs) et à 61,57 % pour l'outre-mer (233,95 millions de francs).

Autorisation de programmes par secteur. (1)

SECTEURS	DOTATIONS prévues au VI ^e Plan	BUDGETS VOTES				PROJET du budget 1975	TOTAUX VI ^e Plan	TAUX de réalisation %
		1971	1972	1973	1974			
Circulation aérienne	620	95,33	101,09	106	123	135	560,42	90,3
Météorologie	265	28	32	32,25	40	44	176,25	66,5
Aérodromes métropolitains :								
— Catégorie I	300	32	44,93	41,20	42,70	41,50	202,33	67,4
— Catégorie II	263	9,29	24,73	26,50	37	40,50	138,02	55,1
Totaux	563	41,29	69,66	67,70	79,70	82	340,35	60,5
Formation aéronautique								
Ecole nationale de l'aviation civile	210	25,60	27,25	26	28,50	29,90	137,25	65,4
	22	5,90	4,50	4	3,68	3,80	21,88	99,5
Total francs courants ...	1.680	196,12	234,50	235,95	274,88	294,70	1.236,15	73,6
Pourcentage du Plan des dota- tions	»	11,7 %	14 %	14 %	16,4 %	17,5 %	»	73,6

(1) Non compris opérations immobilières non programmées.

1. Circulation en « route ».

Les services de « route » regroupent les actions des organismes de l'Etat au sol, qui, en dehors des phases terminales, visent à assurer la sécurité et la régularité du trafic aérien.

Le taux de réalisation (en francs courants) indiqué sur le tableau ci-dessus ne donne qu'une mesure, très éloignée du taux effectif de réalisation physique du Plan dans ce domaine en raison notamment de l'évolution de la monnaie. Les renouvellements des moyens, nécessités par le vieillissement ou l'obsolescence des équipements ont jusqu'à présent été exécutés conformément aux prévisions. Mais l'extension de ces moyens dans le but de faire face à l'accroissement du trafic en vo-

lume et en complexité, n'a pu être réalisée. On risque donc d'assister à une dégradation de la qualité de service du contrôle aérien car si la sécurité est maintenue à un niveau constant, c'est au *détriment de la régularité*.

On risque ainsi *l'augmentation des délais d'attente* générateurs de frais d'exploitation supplémentaires, notamment en dépenses de carburant. Cette situation sera d'autant plus gênante que les usagers (compagnies aériennes), dont plus de la moitié sont étrangers, paient déjà le service rendu par le contrôle en « route », et sont donc plus exigeants en matière de qualité du service.

2. *Météorologie.*

Le taux de réalisation de ce secteur sera de 66,51 % fin 1975.

Liée par des engagements internationaux, la météorologie est tenue de réaliser en priorité tout ce qui a trait à sa participation à la V.M.N. (Veille météorologique mondiale), au détriment de certains équipements nécessaires à l'assistance.

En conséquence la priorité donnée à l'objectif « informatique » n'a pas permis la mise en place de tous les équipements qui avaient été programmés. Ainsi, à la fin du VI^e Plan, 35 % seulement des instruments prévus auront été installés. En ce qui concerne l'assistance à la Protection civile, les réalisations ont été plus importantes que prévu au VI^e Plan par suite des nécessités de la lutte contre les incendies de forêt dans la région méditerranéenne (Plan finalisé).

3. *Aérodromes métropolitains.*

Le taux de réalisation de ce secteur sera 60,5 %.

Aérodromes de catégorie I (une dizaine d'aérodromes) :

Le sous-secteur aérodromes de catégorie I, qui comprend notamment Lyon-Satolas dont l'ouverture aura lieu comme prévu en 1975, accusera un taux de réalisation de 67,4 %. Les travaux d'allongement de piste de Nice et Marseille seront achevés mais les autres aérodromes de catégorie I n'auront que des aménagements limités.

Aérodromes de catégorie II :

Des améliorations urgentes ont pu être réalisées, mais un retard important est à constater dans le développement des aérodromes de cette catégorie. Les conséquences de ce retard ne seront pas dramati-

ques, dans la mesure où les collectivités gestionnaires d'aérodromes et en particulier les chambres de commerce et d'industrie ont pris le relais de l'Etat dans le financement de certaines infrastructures.

En ce qui concerne le budget de l'Etat le taux de réalisation de ce sous-secteur sera 55,1 %.

4. Formation aéronautique.

Le taux de réalisation de ce secteur sera de 65,4 % fin 1975.

Les taux de réalisation par sous-secteur sont assez différents.

Formation du personnel navigant :

Si, les opérations d'infrastructure seront réalisées conformément aux prévisions, l'équipement en matériel accuse un retard important. Le remplacement des avions monomoteurs *M.S. 733* qui aurait dû être achevé fin 1975, ne débutera en fait que cette année par l'acquisition de 10 appareils sur les 75 prévus. Trois *Nord 262* seulement sur les sept prévus ont été acquis. Ces avions sont indispensables à la formation pratique de base des élèves pilotes de ligne. Le remplacement des avions *M.S. 760* a été, pour le moment, abandonné, abandon rendu possible par le transfert de deux *Mystère 20* du centre du Bourget au centre de Saint-Yan. Seule l'opération « simulateur de vol » sera réalisée en totalité fin 1975.

Le taux de réalisation de ce sous-secteur sera de 40 %.

Action auprès du secteur privé :

Le transfert au Centre national de Challes-les-Eaux sur l'aérodrome de Grenoble-Saint-Geoirs sera en cours à la fin du Plan alors qu'il aurait dû être terminé à cette date. La presque totalité des opérations prévues dans les autres centres de province sera réalisée mais l'équipement de la région parisienne accusera encore un retard important.

Les crédits affectés aux primes d'achat d'appareils n'ont pas permis de satisfaire les demandes présentées. Les subventions pour la participation à l'équipement des aérodromes d'aviation générale n'atteindront que la moitié des prévisions, alors que l'acquisition des remorqueurs de planeurs sera conforme aux prévisions ; celle des planeurs pour les centres nationaux sera très en retard.

Le taux de réalisation du Plan dans ce domaine sera limité à 82 %.

Satisfaction des besoins propres au S.G.A.C. :

Les opérations d'infrastructure seront, dans ce sous-secteur réalisées conformément au Plan, mais l'acquisition du matériel sera très en retard sur les prévisions.

Les objectifs dans ce domaine, ne seront atteints qu'à 43 %.

5. Ecole nationale de l'Aviation civile (E.N.A.C.).

Le taux de réalisation de ce secteur sera de 99,5 %. Les opérations d'infrastructure prévues ont été réalisées. Seul l'équipement en matériel subira un léger retard.

*
**

A l'exception de l'E.N.A.C., toutes les autres réalisations seront, en fin 1975, en retard sur les prévisions du Plan. Néanmoins et à cause de la moindre augmentation du trafic par rapport aux prévisions, les conséquences de ce retard seront moins dommageables qu'on pouvait le craindre.

DEUXIÈME PARTIE

LES ACTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE ANALYSE DES CRÉDITS

A. — Les transports aériens.

I. — GÉNÉRALITÉS SUR LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

La situation de l'industrie aéronautique est particulièrement précaire, et cette précarité a été soulignée récemment par nombre d'observateurs qualifiés. C'est ainsi que le rapport de l'USIAS (Union syndicale des industries aéronautiques et spatiales), 1973-1974, débute par ces phrases :

« Nous avons, l'année dernière, constaté les difficultés de commercialisation de nos grands programmes d'avions civils, provenant de causes diverses et notamment du dérèglement monétaire mondial, de la situation du transport aérien et de la concurrence américaine.

« Il nous faut, aujourd'hui, reconnaître que cette situation a peu évolué, et que la crise pétrolière est venue perturber plus encore l'équilibre financier des clients potentiels de nos avions de transport civil. »

Un rapport du Conseil économique et social, consacré à une étude sur l'avenir de l'industrie aéronautique, a souligné : « actuellement, les industries aéronautiques connaissent de sérieuses difficultés faisant peser des incertitudes sur leur avenir, au moins dans les prochaines années ».

Devant notre Assemblée, au cours d'un récent débat consacré à la situation de l'industrie aéronautique, M. Soufflet, ministre de la Défense, qui assure la tutelle de cette industrie, a précisé : « Dans toutes les hypothèses, même les meilleures, la construction aéronautique française traversera certainement des mois difficiles ».

Concorde, Airbus, Mercure ont apporté des déconvenues ; la commercialisation des appareils se heurte à des difficultés. Aussi, faute de trouver des marchés à la dimension de ses espoirs, l'industrie aéronautique française sera conduite à proportionner sa capacité de production à la dimension de ses débouchés.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution de 1971 à 1973 du chiffre d'affaires et des commandes à l'exportation de l'industrie aérospatiale, ainsi que celle des effectifs globaux du secteur, tant pour le secteur civil que pour le secteur militaire.

	1971	1972	1973
Chiffre d'affaires hors taxes total (MF)	7.869	8.681	10.880
Chiffre d'affaires hors taxes Export (MF) %	2.835 36 %	3.884 44 %	5.053 46 %
Commandes Export (MF)	4.996	3.689	5.470
Effectifs globaux	108.646 personnes	108.764 personnes	106.420 personnes

(Selon source : USIAS.)

La diversification vers le secteur civil suppose un effort constant sur les points suivants :

- étude approfondie des marchés et de l'économie du transport aérien en vue du choix des créneaux à couvrir ;
- crédits d'études suffisants, notamment pour l'amélioration de la fiabilité et de la sécurité des appareils, la limitation des nuisances et des coûts d'exploitation ;
- amélioration du potentiel commercial des firmes, principalement des services d'après-vente ;
- rationalisation du potentiel industriel pour l'adapter au niveau réel d'activité et maintenir une rentabilité suffisante dans le cadre de la concurrence internationale ;
- *dispositif de financement* permettant en particulier d'offrir aux clients potentiels des conditions aussi attractives que celle de la concurrence étrangère, notamment américaine ;
- et surtout équipement en matériel européen des compagnies de transport européennes.

Par le jeu des dispositifs de financement, la part de l'industrie américaine dans les marchés civils du monde occidental est de 90 % (celle de l'industrie européenne étant donc de 10 %), alors que le parc européen représente environ 30 % de la flotte mondiale.

La suprématie de l'industrie américaine tient à plusieurs facteurs :

— Elle bénéficie tout d'abord d'un vaste marché intérieur (50 % du marché mondial) sur lequel la pénétration française et même européenne est pratiquement nulle (2 à 3 %) du fait de la protection assurée par des droits de douanes, de possibilités fiscales permettant des financements particulièrement attrayants et d'une certaine discipline des compagnies aériennes américaines à « acheter américain ». Ce vaste marché intérieur garantit à lui seul aux constructeurs des commandes initiales et des séries importantes que les constructeurs français ne peuvent espérer réaliser que grâce aux exportations.

— L'industrie américaine évolue dans un contexte différent qui lui permet de maintenir sa compétitivité ou même de l'améliorer. Sur le plan social les constructeurs américains peuvent, avec un temps de réaction très court, adapter leur effectif au plan de charge ; ainsi Boeing a-t-il eu des variations de plus de 16.000 personnes en un an. De tels licenciements sont évidemment inconcevables en France, en Europe en général. Sur le plan économique l'inflation plus faible aux Etats-Unis a contribué à maintenir les prix des avions à un niveau relativement moins élevé. De plus la puissance économique et politique américaine facilite les exportations de matériels aéronautiques vers certains pays. Enfin l'industrie américaine bénéficie de la place acquise depuis quinze ans soit dans le domaine du long-courrier où la France n'a jamais présenté de matériel, soit dans celui du moyen-courrier où les séries impressionnantes déjà réalisées (1.200 exemplaires pour le seul Boeing 727 de 150 places) lui permettent d'être présente partout dans le monde et de pratiquer des prix bas pour contrarier les efforts européens.

Comparaison des réalisations civiles des États-Unis et de la France.

	B 747	AIRBUS	B 727	MERCURE
Constructeur	Boeing	Airbus Industrie	Boeing	Avions Marcel Dassault
Type	Long-courrier subsonique	Moyen-courrier subsonique	Moyen-courrier subsonique	Court-courrier subsonique
Nombre d'unités vendues ferme au 1 ^{er} juin 1974	269	13	1.152	10
Nombre de sièges ..	381	269	150	135
Coût direct d'exploitation par siège kilomètre offert (en francs)	0,040	0,0619	0,0709	0,071

Nota. — Les coûts d'exploitation sont calculés sur une étape de 300 miles nautiques pour les moyen-courriers et sur l'étape Paris-New York pour les long-courriers. Ces coûts sont établis en tenant compte des dernières hausses du carburant et en considérant une structure des dépenses voisine de celle d'Air France. Les coûts indiqués dans ce tableau sont des coûts directs qui ne comprennent que les postes suivants : personnel navigant technique, carburant, entretien, frais financiers et amortissement, assurances.

Il apparaît donc particulièrement nécessaire de mettre en place un *système de financement* comparable à celui qui est pratiqué par les États-Unis qui consentent des prêts à 5 % sur dix-sept ans. L'ensemble des conditions de financement des ventes d'avions civils à l'exportation fait l'objet d'un projet d'accord international, en cours de discussion au sein de l'O.C.D.E., mais rien n'est encore sorti des cartons.

Les conditions actuellement prévues sont les suivantes :

- *vente à crédit* : pour les avions de transport à réaction, comme l'Airbus, 90 % du prix de la commande, incluant le lot initial de pièces de rechanges, font l'objet d'un crédit d'une durée de dix ans, au taux préférentiel réservé aux exportations (soit environ 8 % actuellement, garantie de change et assurance-crédit incluses). Les 10 % restant constituent les acomptes versés par le client. Ces conditions sont celles que prévoit l'actuel projet d'accord au sein de l'O.C.D.E. Les avions de plus petite taille, ainsi que les gros hélicoptères peuvent également faire l'objet de crédits dont la durée est de cinq à sept ans suivant les cas ;

— *vente en crédit bail* : Depuis le mois d'août 1973, date à laquelle le Ministre de l'Economie et des Finances en a annoncé publiquement la création, un mécanisme de crédit bail destiné à faciliter la commercialisation des grands programmes *Concorde*, *Airbus* et *Mercur* est à l'étude au sein des différents services compétents.

Ce mécanisme, déjà utilisé pour financer l'acquisition du premier *Airbus* d'Air France, est susceptible d'éveiller l'intérêt des compagnies aériennes. Mais les crédits disponibles semblent ne pas devoir être suffisants pour le développement de telles mesures.

De plus, il faudrait que constructeurs et compagnies se concertent pour définir les appareils de demain, les fabriquent et les fassent acheter. *Il faudrait que cesse enfin la faillite du management des gouvernements.*

II. — LES PROGRAMMES DU CHAPITRE 53-24

a) CONCORDE.

Les efforts actuels sur *Concorde*, qui est bien entendu une réussite technique indéniable, visent à provoquer de nouvelles commandes en sus de celles de British Airways et de Air France. En effet, à quoi servirait-il de construire des appareils qui resteraient inutilisés ? A cette fin, pour provoquer de nouvelles commandes, il serait souhaitable d'accélérer au maximum la mise en service de l'appareil.

Pour le présent, la construction de seize supersoniques sera menée à bien. *Concorde* fait actuellement l'objet de neuf commandes fermes ; deux appareils volent déjà et l'assemblage de quatorze autres appareils est en cours.

Le précédent Gouvernement français avait proposé au Royaume-Uni de poursuivre le programme *Concorde* en autorisant la fabrication des avions de série n° 17, 18 et 19. Ces trois avions devant comporter les *améliorations* suivantes par rapport aux premiers :

- montage d'un réservoir supplémentaire ;
- introduction de modifications visant à alléger l'appareil et à réduire la traînée aérodynamique.

Ces nouvelles autorisations de fabrication s'accompagnaient donc de l'autorisation de procéder aux études et recherches nécessaires à la mise au point des modifications.

Le Gouvernement britannique, qui n'a pas répondu à ces propositions, a toutefois demandé à ses services d'effectuer des études financières pour estimer le bilan de l'opération dans un certain nombre de cas de poursuite du programme, parmi lesquels figure le cas proposé par la France.

Un accord est finalement intervenu au mois de juillet entre la France et le Royaume-Uni pour poursuivre la fabrication des 16 appareils déjà autorisés et les mettre en service le plus tôt possible afin de favoriser le dégel de la situation commerciale.

Aucune commande ferme n'a été enregistrée depuis les ventes à Air France et British Airways de juillet 1972. Des négociations sont en cours avec Iran Air.

La cadence actuelle de fabrication conduit à sortir des chaînes quatre avions par an à partir de 1976. Ce chiffre est en fait assez imprécis car on se trouve en début de série à un moment où la cadence est encore très évolutive ; de plus, les fabrications sont réparties sur deux chaînes, l'une en France, l'autre au Royaume-Uni ce qui conduit à ne sortir que 2 avions par an dans chaque pays ; on ne se trouve donc pratiquement plus dans les conditions d'une fabrication industrielle caractérisée de façon précise par une cadence de production, un cycle, etc.

Autonomie :

L'avion dans sa version actuelle possède une autonomie suffisante pour transporter une charge marchande de 24.800 livres sur l'étape Paris-New York dans les conditions réglementaires concernant les réserves pour attente à l'arrivée et déroutement éventuel.

Rentabilité :

Sur l'étape Paris-New York, il est estimé que les coefficients de remplissage d'équilibre sont les suivants en fonction du tarif pratiqué :

TARIF	PREMIERE CLASSE moins 10 %	PREMIERE CLASSE	PREMIERE CLASSE plus 10 %
Coefficient de remplissage d'équilibre	75 %	68 %	62 %

Cependant, la rentabilité reste discutée par les compagnies, suréquipées en gros porteurs et dont l'exploitation déjà déficitaire ne peut être améliorée par l'exploitation de *Concorde* ; cet appareil constitue un investissement cher, même s'il est parfaitement rentable, et qui ne

peut redresser l'équilibre global d'une flotte compromise par l'excès de gros porteurs dans sa composition ; c'est le cas le plus général dans les compagnies, et l'introduction éventuelle de *Concorde* souffre de cette erreur collective.

Bruit :

Les travaux en vue de réduire le bruit de l'appareil se sont poursuivis notamment par la définition d'une configuration optimum des tuyères de sortie. A ce stade, on peut prévoir que l'appareil à son entrée en service sera moins bruyant de 5 décibels environ que le prototype, son niveau de bruit restant donc comparable à celui des *B. 707* ou des *D.C. 8*.

Il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation nationale ou internationale spécifique imposant une limite au bruit des appareils supersoniques. Toutefois il existe sur certains aéroports, des limites de bruit que les avions, quel que soit leur type, sont tenus de respecter. Au cours des études engagées sur ce sujet, rien n'est venu à ce jour indiquer que *Concorde* ne serait pas capable de satisfaire à ces réglementations.

Pollution :

Il est admis que les avions ne constituent pas une source très importante de pollution, quand on la compare à la pollution d'origine automobile ou industrielle. *A fortiori*, les avions supersoniques dont le nombre restera limité par rapport à celui des avions subsoniques, ne semblent pas devoir poser un problème grave.

Des efforts ont néanmoins été entrepris pour limiter, dans toute la mesure du possible, les émissions polluantes. C'est ainsi que la production de fumées dont souffrait le prototype a été éliminée.

Coûts :

Le coût total du développement est estimé à 13.419 millions de francs pour l'ensemble des deux pays répartis de la façon suivante :

France	6.678 millions de francs
Royaume-Uni	6.741 » »

Ces sommes comportent les dépenses antérieures à 1974, exprimées en monnaies courantes et les dépenses postérieures à 1974, estimées aux conditions économiques de janvier 1974. Le taux de change de la livre a été supposé égal à 11,5 F pour les dépenses restantes.

Les crédits budgétaires affectés à l'opération en France couvrent en plus des dépenses communes ci-dessus, les taxes, des dépenses dans les établissements d'Etat et des dépenses propres à la France. Ils se

répartissent de la façon suivante et ne concernent que les dépenses de développement :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	(en MF.)	Cumul.	(en MF.)	Cumul.
1962	125	125	30	30
1963	176	301	79,76	109,76
1964	126	427	148,64	258,40
1965	330	757	290,7	549,1
1966	633,5	1.390,5	462	1.011,1
1967	741	2.131,5	690	1.701,1
1968	687	2.818,5	720	2.421,1
1969	712	3.530,5	760	3.181,1
1970	663	4.193,5	670	3.851,1
1971	835	5.028,5	875	4.726,1
1972	840	5.868,5	893	5.619,1
1973	840	6.708,5	880,9	6.500
1974	700	7.408,5	800	7.300

Le financement de la construction en série est assuré :

- pour les appareils faisant l'objet de commandes fermes (Air France et British Airways), par les procédures classiques de préfinancement des commandes, avec intervention de la Caisse nationale des marchés de l'Etat (Air France) ou de la Banque française pour le commerce extérieur (British Airways) ;
- pour les appareils non encore commandés, mais destinés à l'exportation, selon la procédure de l'article 16, paragraphe 2 de la loi du 5 juillet 1949. Les deux mécanismes décrits ci-dessus ne permettent à l'industriel d'être financé qu'à hauteur de 90 % du prix de vente ; les 10 % résiduels ainsi que les dépenses d'apprentissage sont financés par des avances directes du Trésor.

Les prêts accordés par le Trésor pour la fabrication de la série sont les suivants :

	PRETS	CUMUL
1969 et antérieurement	145	145
1970	166	311
1971	239	550
1972	165	715

Le prix de vente de *Concorde* ayant été calculé sur la base d'une série de 150 appareils, chiffre que les perspectives commerciales actuelles ne justifient plus, les industriels ont attiré l'attention de leurs autorités de tutelle sur les difficultés financières qui résulteront pour eux d'une série réduite.

Quelles sont les perspectives d'avenir ? Nul ne peut répondre à cette question avec certitude, dans une partie où la politique l'emporte le plus souvent sur la technique. Constatons cependant qu'un marché potentiel existe.

Dans un contexte commercial et politique aussi complexe, la France et la Grande-Bretagne disposent aujourd'hui d'un matériel disponible et réussi, n'ont d'autre choix que de *maintenir leur présence jusqu'à l'heure des confrontations et des décisions*, c'est-à-dire 1976, en glanant quelques commandes pour relever le niveau des appareils en fabrication.

La situation présente entraîne des conséquences sociales :

Au premier trimestre 1974, les effectifs travaillant en France sur *Concorde* étaient d'environ 9.200 personnes (études, essais, fabrications et divers).

En cas d'arrêt à 16 avions, ces effectifs décroîtront jusqu'à 1.000 personnes environ à la mi-78 et se stabiliseront au-delà (après-vente, croisière-rechanges).

Sur les 9.200 personnes travaillant sur le programme *Concorde*, le bureau d'études de la S.N.I.A.S. de Toulouse en emploie actuellement environ 800. Si aucune étude n'est lancée pour améliorer l'avion au-delà du standard actuel, la charge de travail *Concorde* pour ce bureau d'études pourra être assurée par moins de 100 personnes en 1978.

b) AIRBUS.

Pour faciliter la percée de l'*Airbus* sur le marché mondial, des dispositions d'ordre commercial et financier ont été prises ou sont sur le point de l'être.

Elles ont été analysées ci-dessus.

Ces conditions sont devenues compétitives, et aujourd'hui comparables aux conditions américaines concurrentes.

Il demeure que les procédures européennes sont plus lourdes, plus lentes, plus complexes et moins flexibles que celles de la concurrence américaine — et que les banques européennes ne conçoivent

d'intervenir que sous la protection de garanties administratives et financières quasi intégrales.

Notamment, la mise au point du crédit-bail est très complexe, et son application se heurte à des difficultés de tous ordres, telles que :

- incertitudes et limites de la capacité bénéficiaire prévisionnelle des banques ;
- conditions des agréments administratifs et fiscaux ;
- taux de rémunération à terme des concours en trésorerie nécessaires au déroulement de telles opérations ;
- engagements fermes sur des termes connus aujourd'hui, mais incertains à terme, tels que :
 - quotité de l'impôt direct sur les bénéfices des sociétés ;
 - difficulté de constitution des pools bancaires, etc.

Enfin, l'harmonisation des procédures française et allemande est sans doute souhaitable, mais elle présente de telles difficultés que les partenaires s'en sont tenus à la notion « d'effets équivalents ». Par contre, la participation des autres partenaires et fournisseurs du programme : anglais, néerlandais, espagnols, au financement des ventes est quasi inexistante, et, malgré tous les efforts d'Airbus, n'a pas encore abouti.

Le bilan des commandes, options et locations s'établit ainsi :

	COMMANDES	OPTIONS	LOCATION
Air France	6	10	»
Lufthansa	3	4	»
Sterling	»	3	»
Transeuropean Airways	»	»	1 (2 ans)

A ce bilan, il convient d'ajouter :

- un contrat sur le point d'être signé avec Air Siam pour la location d'un avion pendant un an et la commande d'un avion pour une exploitation ultérieure.

Un projet de contrat dont la négociation est pratiquement achevée avec la compagnie charter suisse SATA pour un avion en 1975 et une option.

Par ailleurs, des négociations se poursuivent activement avec des compagnies situées au Moyen-Orient et en Extrême-Orient avec la plupart des grandes compagnies intéressées par l'Airbus à des dates plus lointaines.

• Le financement du programme de développement de la version de base de l'Airbus est prévu dans les accords intergouvernementaux passés avec nos partenaires (Allemagne fédérale, Pays-Bas, Espagne) sous forme d'un prêt de 2.050 millions de francs forfaitaire, révisable en fonction de l'évolution des conditions économiques depuis le 1^{er} janvier 1968 et remboursable sur 360 avions.

La répartition des charges est la suivante :

France	42 %
R.F.A.	42 %
Pays-Bas	6,6 %
Espagne	2 %
Hawker Siddeley	7,4 %

Exprimée en francs courants, la part française représentera environ 1.280 millions de francs qui auront été versés avant fin 1974. A cette somme, s'ajoutent des avances consenties à la S.N.E.C.M.A. pour les outillages et les investissements nécessités par la fabrication sous licence d'une partie du moteur (100 millions de francs) ainsi que quelques dépenses diverses de faible montant (inférieur à 10 millions de francs) dans les établissements d'Etat : soit un premier total d'environ 1.400 millions de francs.

En outre, la mise au point des versions dérivées actuellement commandées représente un supplément de coût pour la part française estimé à 400 millions de francs : soit en définitive, un effort global estimé à 1.800 millions de francs courants.

L'échéancier actuel des autorisations de programme et des crédits de paiement pour les dépenses françaises est le suivant, exprimé en millions de francs courants :

	1969 et antér.	1970	1971	1972	1973	1974	TOTAL
Autorisations de programme	183	248	330	320	326	255	1.667
Crédits de paiement	110	227	310	415	290	263	1.615

Crédits d'études et de développement.

— Versions actuelles.

Pour la fin du développement des versions actuelles les crédits suivants sont demandés pour 1975 :

— version de base	7	millions de francs	
— version B. 2/B. 4	105,5	»	»
	<hr/>		
soit	112,5	»	»
	<hr/> <hr/>		

— Version nouvelles.

Les crédits prévus pour 1975 mais non encore affectés à une étude précise sont de 19,5 millions de francs.

Les versions nouvelles envisagées sont :

- la version avec moteur Pratt et Whitney ;
- la version avec moteur Rolls Royce ;
- la version raccourcie B. 10 ;
- une version cargo ;
- une version militaire (cargo et ravitailleurs en vol).

Le lancement d'une de ces versions ne se fera qu'après commandes de compagnies ou de l'état-major.

c) **MERCURE**

Le programme de ce biréacteur, dont il est peu probable que la construction soit poursuivie au-delà des dix exemplaires commandés par Air Inter, aura, en définitive, coûté 645 millions à l'Etat, à raison de 520 millions pour la phase construction et 125 millions pour la phase exploitation par la compagnie Air Inter.

1° *La phase construction :*

La réalisation de l'appareil a fait l'objet d'une aide de l'Etat déterminée par un protocole entre l'Etat et la société Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation signée le 9 avril 1969. Deux phases ont été distinguées :

Phase I. — Jusqu'à la réalisation du premier prototype ; son coût forfaitaire de 186 millions de francs (conditions économiques d'avril 1968) a été respecté. En francs courants, la part de l'Etat s'élève à 133 millions, sur un total de 233 millions de francs.

Phase II. — Elle concerne le développement complémentaire, la mise au point, l'outillage pour la série ; en francs courants, son coût est de 852 millions de francs, la part de l'Etat se montant à 371 millions de francs.

Rappelons que la participation de l'Etat est fixée à 80 % des dépenses estimées.

Les crédits ouverts au budget pour ce programme sont :

	1969	1970	1971	1972	1973
Autorisations de programme	60	69/129	115/244	160/404	95/499
Crédits de paiement	37	51/89	115/204	160/364	85/449

2° *La phase exploitation.*

La série *Mercuré* étant pour l'instant limitée à dix exemplaires, les charges supportées par Air Inter pour les pièces de rechanges dépasseront les dépenses que cette société aurait eues dans le cas d'une série normale. Afin de compenser ce surcroît de dépenses l'Etat a accordé une aide à Air Inter ; fixée par un protocole signé en avril 1974, elle est d'un montant de 125 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1974. De plus le protocole prévoit une aide dans le cas où des *Mercuré* seraient immobilisés pour des raisons techniques ; cette aide est fonction de la nature et de la durée des immobilisations.

Enfin ce protocole prévoit la possibilité d'accorder une aide à Air Inter pour d'éventuelles modifications à l'appareil qu'elle serait seule à supporter.

A la fin de 1974, 5 appareils auront été livrés, les 5 derniers commandés par la compagnie seront livrés courant 1975. Air Inter étant pour l'instant le seul client ayant passé commande de *Mercuré*, la chaîne de fabrication sera interrompue en 1975. Une éventuelle commande ne pourrait donc plus être satisfaite avant 1977 ; mais il ne semble pas que les perspectives commerciales permettent d'espérer une telle éventualité. Les raisons de cette mévente tiennent essentiellement d'une part aux caractéristiques de l'avion (son rayon d'action est

souvent jugé trop court par les compagnies aériennes), d'autre part, à la concurrence américaine, de la firme Boeing en particulier qui grâce à de très grandes séries a pu maintenir le prix de ses avions (B. 727 principalement) à un niveau très attrayant par rapport au prix du *Mercury*.

d) AUTRES PROGRAMMES

Le chapitre 53-24 comporte encore d'autres crédits :

1° 18.000 F pour l'hélicoptère S.A. 365.

Le S.A. 365 est un hélicoptère biturbine de capacité moyenne (9 places environ). Il sera équipé de deux turbines Ariel en cours de développement par la société Turbomeca.

Le développement du S.A. 365 a commencé en 1973 et doit se terminer par la certification en 1976. Actuellement la structure du premier prototype est en voie d'achèvement et le premier vol aura lieu vers la mi-1975.

Cet hélicoptère devrait connaître un bon succès commercial, en particulier sur le marché civil en raison de la sécurité de sa formule.

2° 13.000 F pour l'hélicoptère A.S. 350.

C'est un hélicoptère monoturbine, léger, pouvant transporter jusqu'à cinq personnes. Cet appareil est d'une conception radicalement nouvelle par rapport aux conceptions traditionnelles de la S.N.I.A.S., le but recherché étant avant tout un objectif de prix, plus que des performances brillantes.

Les études de l'hélicoptère sont déjà bien avancées puisque le premier prototype a volé à la fin du mois de juin et que les essais en vol se déroulent à une cadence élevée. La certification est prévue pour la mi-1976. Toutefois aucune décision n'a été prise quant au lancement de la série. L'aide de l'Etat a été sollicitée.

La S.N.I.A.S. pense vendre environ 1.500 machines en une douzaine d'années.

3° 10.000 F pour des préétudes des avions avancés.

Il s'agit d'avant-projets d'appareils utilisant le moteur C.F.M. 56 développé par la S.N.E.C.M.A. en coopération avec General Electric. Ces études, qui n'en sont encore qu'à un stade très préliminaire sont menées par l'industriel en étroite liaison avec les compagnies aériennes, principalement Air France.

III. — LES MOTEURS

Dans la grisaille actuelle de la construction aéronautique, un motif d'espoir : le programme du moteur de 10 tonnes, *seul programme aéronautique majeur du VI^e Plan*. Avant de procéder à l'étude des modalités de ce programme, il apparaît utile d'exposer *les caractéristiques générales des moteurs d'avion*.

a) Les effectifs de l'industrie française de moteurs d'avions s'élevaient à la fin de 1973 à 21.925 personnes, dont les deux tiers sont employés par le groupe S.N.E.C.M.A. (18.860 personnes). Ces effectifs sont sans changement notable depuis deux ans.

Le chiffre d'affaires du secteur s'est élevé en 1973 à 2.570 millions de francs hors taxes se répartissant en :

Chiffre d'affaires avec l'Etat	1.320	51 %
Exportations directes	934	36 %
Chiffre d'affaires avec les constructeurs aéronautiques français	142	6 %
Chiffre d'affaires avec les autres clients français	174	7 %

Ce chiffre d'affaires est en croissance de 16 % en francs courants par rapport à 1972, ce qui, compte tenu de l'évolution des conditions économiques et des travaux réalisés en 1972 mais facturés en 1973, correspond à une stabilité de l'activité du secteur malgré une croissance très sensible du chiffre d'affaires à l'exportation.

b) Alors que le secteur cellules-engins est dominé par les sociétés américaines, il existe *dans le secteur moteurs un certain équilibre entre les effectifs européens et les effectifs d'outre-Atlantique* (97.000 personnes en Europe, 130.000 personnes environ aux U.S.A.).

La S.N.E.C.M.A. occupe la quatrième place dans le monde derrière Rolls-Royce (60.000 personnes), Pratt et Whitney (50.000 personnes) et General Electric.

Ces quatre sociétés sont les seules à être en mesure de concevoir actuellement des moteurs de forte puissance. Encore faut-il signaler que la S.N.E.C.M.A. a surtout conçu à ce jour des moteurs à usage militaire. Afin d'élargir son expérience vers le *secteur civil*, elle étudie actuellement un moteur important de 10 tonnes de poussée, le C.F.M. 56, en coopération avec General Electric, et le M 45 H en coopération avec Rolls-Royce, ce qui devrait lui permettre de bénéficier de

l'expérience acquise par ces deux grandes sociétés en matière d'aviation civile.

c) Les trois grands programmes civils, *Concorde*, *Airbus* et *Mercure* ont un impact beaucoup plus faible dans le secteur moteurs que dans le secteur cellules. En effet, le moteur CF6.50 de l'*Airbus* et JT8 D du *Mercure* sont de conception américaine et la participation de la S.N.E.C.M.A. à la construction de ces deux moteurs n'est pas très importante. La société nationale n'est donc que relativement peu tributaire des aléas de ces deux programmes *Airbus* et *Mercure*.

Le programme Olympus pour le *Concorde* est par contre d'une plus grande importance pour la S.N.E.C.M.A. sur le plan de l'activité et surtout sur le plan financier.

Malgré les efforts faits par la société nationale pour diversifier ses activités civiles (notamment sur le domaine de l'énergie nucléaire), un ralentissement du programme *Concorde* ne peut qu'entraîner une baisse de l'activité civile de la S.N.E.C.M.A. dans les prochaines années.

Ainsi que le souligne le rapport du conseil d'administration de la S.N.E.C.M.A., « dans le cadre d'un programme *Concorde* réduit en volume et en cadence, tel qu'il est actuellement envisagé au niveau des gouvernements, il importe que les dispositions soient prises pour que, sur l'ensemble du programme (développement, série, utilisation), la S.N.E.C.M.A. n'ait pas à faire face à des charges et à des risques qu'elle ne pourrait pas supporter sur le plan financier ».

Soulignons à ce propos que, bien que le développement du moteur *Concorde* soit financé par contrat, la société a supporté des frais financiers par suite de retards dans la notification, ce qui crée, vis-à-vis d'un coopérant comme Rolls-Royce, des disparités dues aux différences dans les modalités d'aides gouvernementales, qui risquent de mettre la S.N.E.C.M.A. en état d'infériorité vis-à-vis de nos compétiteurs étrangers, la concurrence devenant de plus en plus vive dans un monde difficile.

A plus long terme, la poursuite de l'activité « Aviation civile » de la S.N.E.C.M.A. dépend essentiellement du succès du programme C.F.M. 56.

d) Le programme C.F.M. 56 (le moteur de 10 tonnes).

Dès la décision prise par le Gouvernement le 8 décembre 1971 de lancer la première phase de développement du moteur de 10 tonnes, la S.N.E.C.M.A. et General Electric ont engagé en commun les premières études du moteur. Les deux sociétés sont réputées apporter une part équivalente en travaux, General Electric étant responsable de la partie « haute pression » et S.N.E.C.M.A. ayant la charge du reste du moteur.

En dépit des réticences passées de l'administration américaine, le programme a pu continuer grâce aux excellentes relations qui unissent les deux partenaires. Le calendrier du programme de démonstration est tenu; le premier moteur a tourné au mois de juin 1974, et un organisme commun chargé de conduire le programme et d'assurer la commercialisation du moteur a été créé : la société C.F.M. International, à présidence française, et sous la forme juridique d'une société de droit français et d'une société de droit U.S.

En outre, bien que n'ayant pas actuellement accès à la technologie avancée de la partie dite « haute pression », la S.N.E.C.M.A. a beaucoup retiré de cette collaboration, tant au plan technique qu'aux plans industriel et commercial. Elle a eu en particulier de nombreux contacts avec les grands avionneurs mondiaux, aidée en cela par General Electric.

e) Le coût total de l'opération C.F.M. 56 est évalué pour la part européenne, dont la S.N.E.C.M.A. assume la responsabilité, à 1.170 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1971 et 2.150 millions de francs aux conditions économiques courantes. Ces coûts seront supportés par l'Etat, la S.N.E.C.M.A. et les coopérants européens de la S.N.E.C.M.A.

Pour le moment, seule une phase de démonstration destinée à justifier les formules techniques retenues et à mesurer l'intérêt commercial a été lancée. Son coût est évalué à 211 millions de francs (francs courants) dont 174 millions de francs seront pris en charge par l'Etat.

L'échelonnement de ce financement est le suivant :

	1972	1973	1974	1975
Autorisations de programme	10	55	80	29
Crédits de paiement	10	55	61	48

Cependant, en raison du démarrage attendu dans les prochains mois du programme complet de développement, une provision supplémentaire de 181 millions de francs a été inscrite en autorisations de programme au budget de 1975 (29 + 181 = 210 millions de francs).

Bien que le Gouvernement n'ait pas encore décidé définitivement le lancement de ce programme, cette inscription est justifiée par :

- les premiers résultats des essais au banc du moteur qui se révèlent prometteurs ;
- l'intérêt grandissant des constructeurs d'avions, notamment américains pour ce moteur.

Les sommes versées par l'Etat pour le développement des moteurs constituent des avances qui seront remboursées sur le produit des ventes. La certification du moteur est attendue pour 1978. Le rythme de fabrication en série dépendra des commandes. Les débouchés prévus sont au minimum de 3.000 moteurs, ce qui pourrait entraîner une cadence moyenne en série d'environ *20 moteurs par mois*. Notons que le financement de la série est à la charge de la S.N.E.C.-M.A. pour la part qu'elle fabrique.

f) Outre le C.F.M., la S.N.E.C.M.A. poursuit actuellement trois programmes civils :

— Le M45H, turboréacteur de 3,5 tonnes de poussée, développé en coopération avec Rolls-Royce sous maîtrise d'œuvre britannique, et destiné à équiper le biréacteur allemand VFW 614, avion de 44 places pour étapes courtes. Le succès du programme est lié à celui de l'avion.

La certification du moteur par les autorités britanniques est prévue pour août 1974, et le premier moteur de série pourrait sortir au printemps 1971. Son prix serait de l'ordre de 1,5 million de francs

— L'*Olympus 593*, turboréacteur double corps simple flux de 17.200 kilos de poussée, et développé en coopération avec Rolls-Royce pour l'avion supersonique *Concorde*. Le programme se déroule normalement et la certification du moteur devrait intervenir vers la fin de la présente année 1974.

— L'arrière-corps du réacteur Pratt and Whitney J.T.8-D.15 du *Mercury*, réalisé sous contrat des Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation, sans participation financière de l'Etat. Cet arrière-corps est une réalisation remarquable sur le plan technique mais son marché est lié à celui de l'avion.

Enfin, la S.N.E.C.M.A. produit des pièces du moteur General Electric CF6-50 de l'*Airbus* et effectue le montage et les essais des moteurs complets.

IV. — LE TRANSPORT AÉRIEN ET LES COMPAGNIES AÉRONAUTIQUES.

1. *Les caractéristiques économiques du transport aérien.*

La crise de l'énergie s'est traduite pour le transport aérien par un quadruplement du prix des carburants qui a entraîné en quelques semaines une augmentation de 25 à 30 % du coût, non compris les effets de la dérive générale des prix qu'elle a contribué à accélérer.

Pour pallier cet accroissement quasi instantané de leurs charges, les compagnies et les administrations chargées du contrôle de la navigation aérienne ont mis en œuvre un certain nombre de mesures d'ordre technique ou commercial visant à accroître la productivité de leur exploitation (aménagement des procédures et des réductions des vitesses ; réduction concertée de l'offre tendant à accroître les coefficients de remplissage). Mais la portée, à court terme de ces mesures, étant nécessairement limitée, elles ont dû recourir à des augmentations de tarifs qui, pour des raisons commerciales évidentes, ont dû être échelonnées dans le temps et dont le montant cumulé à ce jour, ne suffit pas à compenser l'aggravation des charges subies. L'année 1974 sera pour la plupart des compagnies aériennes une année lourdement déficitaire. Quant aux perspectives qui leur sont ouvertes, elles dépendront largement, à partir de 1975, de la manière dont l'économie des principaux pays réagira aux effets profonds de la crise.

2° *L'évolution du transport aérien.*

Au cours de la dernière décennie, le transport aérien s'est développé à des taux moyens compris entre 12 et 20 % selon les secteurs d'activité.

Les derniers résultats connus de l'année 1974 font apparaître un tassement du taux d'expansion particulièrement net sur les relations court et moyen courrier et variable selon les zones géographiques. S'agit-il d'un simple accident de conjoncture ou d'un changement durable de tendance ? Il est trop tôt pour se prononcer. Cependant, même si, comme c'est vraisemblable, les compagnies aériennes ajustent leurs programmes d'équipement sur des prévisions d'activité corrigées en baisse il n'en résultera pas nécessairement une réduction, en volume de ces programmes d'équipement eux-mêmes. En effet,

la mutation subie par le coût de l'énergie devrait inciter les compagnies ayant encore dans leur flotte un nombre élevé d'avions anciens à mauvais rendement énergétique, à accélérer leur modernisation et donc à consentir un effort supplémentaire d'équipement. C'est le cas notamment de la compagnie nationale *Air France*.

Il est cependant clair que cet effort trouvera sa limite dans les possibilités de financement qui pourront être dégagées pour l'alimenter, possibilités elles-mêmes limitées par l'amenuisement des marges d'autofinancement ainsi que par la rareté et le coût des capitaux, consécutifs à la crise.

Sur le plan international, selon l'I.A.T.A., 1974 sera la plus mauvaise année qu'ait connue le transport aérien international. Les recettes augmentent moins vite que les dépenses, malgré le réajustement des tarifs. Et les compagnies s'interrogent sur les effets que cette augmentation des tarifs risque d'avoir sur la demande.

Sur le plan national, le transport aérien français ne parviendra pas en 1974 à équilibrer ses comptes, le prix des carburants représentait 23 % des dépenses globales, contre 8 à 10 % jusqu'alors. Des frais supplémentaires ont été ou seront entraînés par l'instauration dans les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, et de Lyon-Satolas, ainsi que par l'entrée en service de nouveaux appareils (*Airbus* à Air France, *D.C. 10* à U.T.A., *Mercure* à Air Inter).

Il s'y ajoute la hausse des coûts, le ralentissement de l'activité économique, la diminution des voyages d'affaires et la concurrence avec les transports de surface.

La situation actuelle de chacune des compagnies françaises se présente comme suit :

a) AIR FRANCE

Notre compagnie nationale avait jusqu'à ces dernières années connu de bons résultats financiers. Mais 1973 a été le dernier exercice classique, caractérisé par une énergie bon marché ; 1975 pourrait être considéré comme le premier exercice caractérisé par une économie complètement différente. La présente année 1974 est donc une année d'adaptation à des conditions nouvelles.

1. *L'exercice 1973.*

L'année de référence 1973 aurait pu être une bonne année pour la compagnie. Malheureusement, la grève de la navigation aérienne a entraîné l'arrêt de la plupart des vols du 20 février au 20 mars 1973.

Le préjudice subi a été de 120 millions de francs, résultat de 145 millions de francs de perte de recettes et de 25 millions de francs d'économies sur les dépenses. La crise du dollar a également entraîné un ralentissement du tourisme américain, et les conséquences des premières hausses du carburant ont été ressenties. Compte tenu des bénéfices dus au change des monnaies (baisse du dollar) dans le compte des pertes et profits, l'exercice 1973 est cependant légèrement bénéficiaire, en dépit d'une perte d'exploitation de 38 millions de francs. *Cette situation est actuellement meilleure que celle de la plupart des compagnies européennes et américaines dont beaucoup sont en déficit.*

2. L'exercice 1974.

Par contre l'exercice 1974 subit le plein effet de la hausse des prix des matières premières, des salaires et de l'énergie. Pour cette année et la suivante, Air France avait prévu des hausses de 16 % sur les salaires, 10 % sur les prix, et l'augmentation du prix des carburants, appliquée sur la moyenne de l'année 1974, conduit à une multiplication par 3,7 de son coût unitaire de 1973. De ce fait les dépenses totales croissent beaucoup plus vite que la production, et les carburants qui représentent 8,8 % des dépenses dépassent 22 % de leur montant en 1974.

Devant la hausse des carburants, les compagnies aériennes ont réagi plus ou moins vite. Air France bénéficiait jusqu'en 1973 de contrats triennaux avec les compagnies pétrolières en général plus avantageux que ceux de ses concurrents, mais ces contrats venaient tous à échéance fin 1973.

La compagnie nationale a donc été parmi les premières à percevoir la gravité des hausses et à en subir les effets.

Le compte d'exploitation 1974 montrera un déficit de 425 à 450 millions de francs auxquels s'ajoutent les 150 millions de francs de provision ce qui s'explique par une hausse seulement progressive des tarifs face à une augmentation massive et immédiate du coût du carburant.

Ce déficit a été limité par une réaction rapide et énergique au niveau de toute la compagnie: réduction importante du programme envisagé, mise en sommeil de 4 *Caravelle* et 2 *B. 707* en été, tentatives de concertation avec des partenaires européens très souvent réticents pour réduire les fréquences et accroître les remplissages, campagne d'économies drastiques pour réduire l'ensemble des dépenses de 100 millions de F par un effort accru de productivité.

Les conflits avec le personnel navigant technique en mars-avril 1974 au sujet de l'aéroport Charles-de-Gaulle ont déjà entamé d'environ 75 millions de francs la provision de 150 millions de francs prévue pour

les recettes et le dérapage rapide de l'inflation en France entraînera sans doute un accroissement des dépenses et du déficit. En 1974, la compagnie Air France se trouvera donc dans une position difficile, au même titre que ces concurrents, mais peut-être aggravée par l'inflation plus rapide en France et l'incidence simultanée de l'ouverture de Charles-de-Gaulle et de la mise en ligne de l'Airbus.

3. *L'exercice 1975.*

Il est encore un peu tôt pour prévoir la réaction du trafic à des hausses auxquelles la clientèle du transport aérien n'était pas habituée. *Cependant, le projet de programme 1975, basé sur une hausse de la recette unitaire d'environ 10 % sur 1974, laisse entrevoir un relèvement de l'économie d'exploitation, avec un très léger bénéfice.* Dans le même cadre d'hypothèses, les études de planification sur 1976 et 1977 *laissent entrevoir la perspective de bénéfices appréciables* sur l'activité subsonique. Ces résultats favorables découlent cependant d'hypothèses que l'on peut juger légèrement optimistes sur les prix, les tarifs et les remplissages.

4. Ces résultats et perspectives d'exploitation sont influencés plus particulièrement par les facteurs suivants :

— *Renchérissement de l'énergie.*

La hausse considérable des coûts du carburant a une influence différente selon les faisceaux (elle est plus forte sur les long-courriers que sur les lignes courtes) et selon les appareils utilisés (les avions modernes et gros porteurs comme le *Boeing 747* et l'*Airbus* sont avantagés tandis que les avions anciens comme le *Boeing 707* et la *Caravelle* sont pénalisés).

— *Installation de la compagnie à l'Aéroport Charles-de-Gaulle avec poursuite de l'exploitation à Orly.*

L'installation d'Air France sur le nouvel aéroport entraînera, durant les premières années, un doublement de certains services et une augmentation passagère du coût unitaire de traitement des passagers et du fret. En outre, du fait du partage d'activité entre les long et moyen-courriers entre Orly et l'Aéroport Charles-de-Gaulle, Air France subit des pertes de correspondance et des contraintes d'exploitation de navettes pour acheminer des passagers et surtout du fret entre les deux aéroports. Cette détérioration de l'économie de la compagnie s'ajoute aux investissements nécessaires à son installation à l'Aéroport Charles-de-Gaulle. L'ensemble de ces frais supplémentaires est estimé par Air France à 491 millions de francs se répartissant comme suit (en millions de francs) :

	1974	1975	1976	TOTAL
Investissements	182	53	41	276
Frais supplémentaires	110	60	45	215
Totaux	292	113	86	491

La surcharge passagère des comptes de la compagnie qui est ainsi constatée ne doit cependant pas conduire à la conclusion que la poursuite de l'exploitation à Orly eût été préférable puisque cet aéroport était saturé.

— *Grève des pilotes d'Air France.*

Les pertes dues au conflit qui a éclaté entre la direction d'Air France et les pilotes à l'occasion du transfert d'une partie des activités de la compagnie à l'Aéroport Charles-de-Gaulle s'élèvent à 70 millions de francs. Cette somme est la résultante des pertes de recettes directes et indirectes que n'ont pu compenser les réductions de dépenses durant l'arrêt des vols.

— *Augmentation des tarifs.*

La recette unitaire exprimée en francs courants a augmenté en moyenne de 22 % de 1973 à 1974. Entre 1974 et 1975, cette augmentation devrait être de l'ordre de 10 %.

En francs constants, la croissance de la recette unitaire n'est plus que de 11,8 % de 1973 à 1974 et elle est presque nulle (0,9 %) de 1974 à 1975.

— *Programme d'économies.*

Pour pallier les conséquences des décisions prises en matière de carburants par les pays producteurs, Air France a établi un plan d'économies de 100 millions de francs en éliminant toutes les dépenses non strictement indispensables.

De plus, en ce qui concerne le personnel au sol, la compagnie a pu réduire de 232 postes (par rapport aux effectifs de 1973), les effectifs « non opérationnels », tout en faisant place aux nouveaux besoins en personnels nécessités par la mise en service de l'Aéroport Charles-de-Gaulle.

5. Evolution de la flotte.

Le tableau ci-après indique l'évolution de la flotte d'Air France de 1973 à 1977 (y compris celle de sa filiale Air Charter International).

	1973	1974	1975	1976	1977
Concorde	»	»	»	4	4
B. 747	11	14	15	17	20
B. 707	27	27	26	25	25
Airbus	»	3	6	7	10
B. 727	22	22	22	22	25
B. 737	1	2	2	2	0
Caravelle	35	33	31	29	25
B. 747 Cargo	»	1	1	1	1
B. 707 Cargo	5	5	6	7	7

N. B. : Pour les années 1976 et 1977, il s'agit des prévisions de la compagnie.

Si l'on définit le taux de modernisation comme le rapport des capacités produites par des avions modernes (*B 747, Concorde* en long-courriers, *Airbus, B 727* et *B 737* en moyen-courriers) à la production de capacité totale, on constate que si la modernisation est bien avancée en long-courriers (69 % en 1975), elle l'est beaucoup moins en ce qui concerne les moyen-courriers, ce qui présente des inconvénients du double point de vue commercial et des coûts d'exploitation.

Cet état de choses résulte à la fois de la nécessité dans laquelle la compagnie s'est trouvée d'ajuster ses investissements à ses possibilités de financement et du souci des pouvoirs publics de faire une place aussi large que possible aux avions de construction européenne dont ils souhaitent le développement.

— Achat et exploitation de l'Airbus.

Les investissements correspondant aux six premiers *Airbus* représentent un montant de 600 millions de francs avec les rechanges.

Les trois premiers *Airbus* ont été acquis par voie de crédit bail avec l'aide des banques françaises (location des appareils sur quinze ans moyennant un taux moyen annuel de 7 %). Pour les trois autres

Airbus, Air France envisage un achat classique à l'aide d'emprunts dont les sources et les modalités sont à définir.

En 1974, les résultats de l'exploitation de l'*Airbus* mis en service depuis le milieu de l'année, uniquement sur les lignes Paris-Londres, Paris-Nice et Paris-Alger, font apparaître une perte de l'ordre de 10 millions de francs.

En 1975, les conditions d'emploi de l'appareil s'amélioreront du fait d'un meilleur étalement tout au long de l'année et de son introduction sur de nouveaux secteurs (Düsseldorf, Madrid, Barcelone, Tunis, Lisbonne).

Perspectives d'Air France en ce qui concerne le Concorde.

Sur les quatre *Concorde* commandés par la compagnie, un sera vraisemblablement livré en septembre 1975, deux au cours du premier trimestre 1976 et le dernier au début du deuxième semestre 1976.

Les études économiques, constamment actualisées, qui ont été faites pour préparer la mise en service de ce type d'appareil ont conduit à retenir un équipement de cent places à classe unique, et à retenir comme axes à desservir en priorité les zones Atlantique Nord (Paris-New York et Paris-Washington), sibériennes (Paris-Tokyo) et Atlantique Sud (Brésil, Argentine). L'objectif actuel est d'assurer dix services hebdomadaires sur l'Atlantique Nord (dont trois sur Washington), quatre sur l'Amérique du Sud et deux sur la route polaire et cela, à des tarifs qui, lorsque la situation concurrentielle le permettra, devraient être de 10 % supérieurs à ceux de la première classe actuelle.

Cette réalisation pose cependant des problèmes techniques (survols, escales techniques) et politico-commerciaux (droits de trafic) dont la solution relève de négociations internationales.

6. Les activités de groupe.

La plupart des compagnies aériennes ont pris, pour compléter leur activité de transporteurs, des intérêts dans l'hôtellerie, la distribution, la restauration, l'exploitation des vols à la demande ; Air France a donc été aussi amenée à créer au fur et à mesure des besoins un certain nombre de filiales.

La plus ancienne d'entre elles, Air Charter International au capital de 4 millions de francs, à 100 % en provenance d'Air France est spécialisée dans les vols à la demande. Son activité s'est traduite en 1973 par le transport de près de 500.000 passagers vers une vingtaine de destinations d'Europe et d'Afrique. Ses recettes brutes, pour la

même période se montent à 89 millions de francs pour 83,6 millions de francs de dépenses dégageant un bénéfice après impôts de 0,266 million de francs.

La Société de tourisme aérien international (S.O.T.A.I.R.) a reçu mission de créer, promouvoir et distribuer des produits touristiques intégrés comprenant transport, hébergement, distractions. Son capital détenu à 20 % par Air France s'élève à 3,5 millions de francs. Ses opérations en 1973 ont rapporté un chiffre d'affaires de 108 millions de francs produisant un bénéfice, après impôts de 0,5 million de francs.

Pour remédier à la pénurie des chambres, la société des hôtels Méridien a été créée, au capital de 35 millions de francs entièrement aux mains d'Air France. Cette Société gèrera, à la fin de 1974, 3.759 chambres réparties entre 18 établissements. L'exercice 1973 s'est soldé par une perte de 5,6 millions de francs mais le seuil de rentabilité sera atteint en 1975 lorsque Méridien gèrera plus de 5.000 chambres.

L'activité du commissariat à l'Aéroport Charles-de-Gaulle est exercée par la compagnie d'exploitation des services auxiliaires aériens (S.E.R.V.A.I.R.) au capital de 10 millions de francs, dont 51 % pour Air France. Son chiffre d'affaires a été modeste pour 1973 (1,5 million de francs).

D'autres filiales comme la Société pour le développement du transport aérien de marchandises (S.O.D.E.T.A.I.R.), la Société auxiliaire de transport terrestre, Tourisme France international n'ont été créées ou réactivées qu'en 1974 et leur intérêt ne deviendra perceptible au niveau du groupe qu'au cours des années à venir.

Le point essentiel à souligner est que, si les résultats de l'exercice 1974 ne sont pas bons, notre Compagnie nationale considère que cet exercice est particulier, par suite d'événements imprévisibles ; elle est décidée à faire tous ses efforts pour que les exercices suivants soient équilibrés et manifestent, sur de nouvelles bases, *un retour à une situation saine*. Nous sommes persuadés que ses efforts seront couronnés de succès..

b) AIR INTER.

Alors que le compte prévisionnel établi au printemps pour l'année 1974 faisait apparaître un déficit limité à 34,6 millions de francs, le Secrétaire d'Etat aux Transports a fait état, au cours d'un récent exposé à l'Assemblée Nationale, d'un déficit estimé à 45 millions de francs.

Le déficit d'exploitation prévu tient compte :

- du nouveau barème des prix du carburéacteur (sur une estimation d'une dépense de carburant de 173,5 millions de francs, plus de 120 millions de francs sont imputables à l'application de ce nouveau barème) ;
- du déficit évalué à environ 9 millions de francs imputable aux services exploités au départ ou vers l'Aéroport Charles-de-Gaulle, par suite du mauvais remplissage des vols qui touchent ce nouvel aéroport dans sa phase de démarrage ;
- de l'économie de 20 millions de francs due à l'ensemble des mesures d'austérité prises par la compagnie, notamment sur les frais généraux ;
- de l'augmentation de 16 % des tarifs intervenue le 9 mars 1974.

En revanche, cette estimation ne tient pas compte de la réduction de 17,6 à 7 % du taux de la T.V.A. consentie à compter du 15 juillet, qui aboutit à une réduction de dépenses de l'ordre de 30 millions de francs.

Elle ne tient pas compte non plus, et en sens inverse, de la grève du personnel au sol qui a perturbé l'activité de la compagnie pendant trois semaines au mois d'avril et au retard pris de ce fait et par suite d'une conjoncture défavorable, par le trafic sur les prévisions rappelées plus haut (pour le premier semestre 219.000 passagers de moins que prévu ont été transportés).

Pour faire face à cette situation, le conseil d'administration d'Air Inter a décidé des suppressions de lignes et des réductions de fréquences, ainsi que le lancement de deux emprunts pour un montant total maximum de près de 242 millions de francs, dont une partie sera consacrée à l'achat d'avions *Mercury*.

Soulignons, à ce propos, que, en raison des contretemps survenus à certains stades de la construction et des conditions posées par Air Inter à son fournisseur pour une parfaite conformité des appareils aux spécifications contractuelles, le premier *Mercury* n'a été pris en charge par la compagnie que le 16 mai 1974 au lieu du 30 octobre 1973 comme le prévoyait le contrat passé avec les Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation. D'ici la fin de l'année, cinq autres appareils seront livrés, trois autres le seront au cours du premier trimestre 1975 et le dixième à la fin de l'année 1975.

En ce qui concerne l'exploitation des appareils, *un accord signé entre Air Inter, le constructeur et l'Etat garantit à Air Inter un coût d'entretien n'excédant pas les évaluations qui avaient été faites à l'occasion du contrat d'achat* dans l'hypothèse d'une construction en série. Compte tenu de cet accord et dans la mesure où il est actuellement possible de connaître la consommation des rechanges au long des douze années correspond à la durée de vie théorique des appareils, le coût d'entretien à l'heure de vol devrait être ramené de 3.000 F à une valeur de l'ordre de 1.700 F, soit un coût voisin de celui de l'entretien du *Boeing 727-200* d'Air France.

Air Inter vient de mener à bien une autre négociation, celle de la Convention liant la compagnie à l'Etat pour l'exploitation des lignes intérieures.

Cette nouvelle convention sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1980. Elle prévoit le maintien d'Air Inter sur son réseau actuel, avec obligation de desserte, sauf cas particuliers ; la suppression du droit de préférence pour l'ouverture de lignes nouvelles, et la mise en place d'un système de mesure de la qualité du service.

La mise en œuvre de cette convention conduit à faire le point sur le rôle d'Air Inter dans *l'économie nationale, l'aménagement du territoire et le développement économique régional*.

Dès l'origine de son exploitation, Air Inter a recherché, avec l'aide des collectivités locales, à rentabiliser au mieux l'infrastructure existante tout en assurant par l'exploitation intensive de quelques grands axes l'équilibre d'ensemble du système de desserte aérienne intérieur. Cette action met en évidence l'un des aspects les plus originaux de la politique du transport aérien intérieur français dont le développement a été guidé par l'équilibre à réaliser entre les besoins des régions en forte expansion et ceux des régions moins favorisées plutôt que par l'exploitation prioritaire des lignes plus rentables.

A l'actif des réalisations d'Air Inter sur le plan économique français on peut inscrire la création d'un réseau d'une densité telle que toutes les villes françaises de plus de 50.000 habitants et qui sont situées à plus de 300 kilomètres de Paris sont aujourd'hui desservies par avion. Cette desserte n'est pas dans tous les cas le fait direct d'Air Inter : de nombreuses initiatives, souvent locales, de raccordement au réseau principal métropolitain se sont en effet développées.

On peut également créditer l'action d'Air Inter de la mise en place de liaisons transversales. Air Inter s'est attachée tout particu-

lièrement à cet aspect du développement régional qui permet de relier entre elles des régions qui étaient réputées éloignées les unes des autres du fait de difficiles ou de mauvaises liaisons routières et ou ferrées : *actuellement, 46 % des lignes exploitées par Air Inter sont des lignes transversales (29 sur 63)*. L'effet économique de la mise en service de ces lignes a été renforcé par l'introduction de tarifs directs, fixés en fonction de la distance et par un programme de vol permettant des correspondances rapides à partir de Paris ou de Lyon.

Cependant, nous l'avons vu, malgré les investissements réalisés par les collectivités locales, certaines lignes ont dû être supprimées. Compte tenu de l'évolution des conditions économiques, Air Inter, dont le dynamisme peut être apprécié, devra *concilier les intérêts des villes moyennes, les nécessités de l'aménagement du territoire et de son équilibre financier*.

c) UNION DES TRANSPORTS AÉRIENS

1. Résultats de l'exercice 1973.

La compagnie U.T.A., comme l'ensemble des compagnies aériennes françaises, a été affectée par la grève des contrôleurs de la navigation de février-mars 1973, bien qu'une partie de ses vols ait pu être assurée, durant cette période, au départ de l'Aéroport de Bruxelles. En outre, le boycott exercé à l'encontre de cette compagnie par les pays du Pacifique pour protester contre les essais nucléaires a duré de mai à septembre 1973 et a eu de graves répercussions sur les résultats de l'exploitation des lignes de ce secteur.

Ces événements défavorables expliquent, en grande partie, le fait que les résultats financiers de l'U.T.A., qui depuis dix ans étaient en progrès constants, se soient soldés en 1973 par une perte de 5,4 millions de francs ainsi qu'il apparaît au tableau ci-après (en millions de francs) :

	1972	1973
Chiffre d'affaires	986,5	1.082,6
(dont recettes commerciales)	(679,2)	(708,6)
Marge brute avant amortissements, provisions, frais financiers, loyers à long terme et impôts.	153	138,8
— provisions	— 25,4	— 22,2
— frais financiers	— 7,9	— 27,9
— loyers à long terme	—	— 12,7
— impôts	— 9,3	— 4,5
Marge brute d'autofinancement	+ 89,2	+ 54,2
— Amortissements	— 80,5	— 59,6
Solde net	+ 8,7	— 5,4

2. Investissements.

Les investissements de l'U.T.A. se sont élevés en 1973 à 296 millions de francs, soit un montant supérieur aux investissements globaux des cinq dernières années. Ils ont porté sur :

- l'achat de deux *Douglas DC 10* et les acomptes payés sur deux autres appareils de ce type ainsi que sur un *Douglas DC 8-13* ;
- les investissements réalisés à l'Aéroport Charles-de-Gaulle et la réservation électronique ;
- les matériels au sol et outillages nécessaires pour les *DC 10* et les investissements courants de renouvellement.

Ces investissements ont été financés notamment par des emprunts nouveaux d'un montant global de 177,5 millions de francs, principalement contractés aux Etats-Unis, et par une diminution du fonds de roulement.

3. Perspectives d'avenir.

L'année 1974 est pour l'U.T.A., comme pour les autres compagnies aériennes, lourdement obérée par les effets de la hausse du prix des carburants qui s'ajoutent aux augmentations des autres charges. Ces hausses de dépenses ne seront que partiellement compensées par les augmentations tarifaires et par les mesures d'économie entreprises par la compagnie notamment en ce qui concerne les frais généraux.

Cependant, la compagnie estime que pour les années ultérieures, elle pourra retrouver son équilibre financier.

Les efforts draconiens d'économie entrepris, joints à une étroite rigueur de gestion budgétaire, devraient permettre à l'Union des transports aériens de limiter les conséquences financières défavorables de la conjoncture présente et *d'espérer des bases assainies pour de bons résultats d'avenir.*

*
**

1974 aura donc été une année particulièrement difficile pour le transport aérien. Mais cette crise pourra contribuer, compte tenu des mesures qu'il faudra nécessairement prendre, à assainir le marché. Notre pays figure d'ailleurs en bonne place puisqu'il est la troisième puissance aéronautique mondiale pour le transport international de passagers, derrière les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, la quatrième en matière de transport international de fret, et qu'elle tient le premier rang en Europe Occidentale pour le nombre de passagers-kilomètres transportés.

Enfin, l'industrie des transports aériens laisse un solde positif de plus de 2 milliards de francs. C'est donc une de nos principales industries exportatrices dont l'apport est particulièrement important dans la conjoncture monétaire actuelle.

B. — L'administration centrale.

Un des problèmes permanents qui se posent au Secrétariat général à l'Aviation civile concerne l'équipement immobilier des services. *Le chapitre 57-90* est doté pour mémoire. Il devrait normalement financer les opérations de construction immobilière. En fait, il avait été envisagé il y a quelques années d'inscrire à ce chapitre les crédits nécessaires à l'implantation à Bonneuil, sur un terrain appartenant au Secrétariat d'Etat aux Transports des deux services techniques centraux de la navigation aérienne et des bases aériennes.

La décision du Gouvernement de transférer à Toulouse l'ensemble de la Météorologie nationale a eu pour effet de différer la réalisation de ces projets.

La situation se présente actuellement comme suit :

1° La Météorologie nationale doit être transférée à Toulouse et les crédits correspondants sont inscrits, en ce qui concerne la part du Secrétariat

tariat d'Etat aux Transports, au chapitre 53-90. Les travaux doivent débuter aux alentours du 1^{er} janvier 1976, et le transfert devrait normalement être achevé en 1979.

2° Il est envisagé de construire sur le terrain du quai de la Rapée-Bercy où sont installés actuellement des services des anciens combattants, un ensemble immobilier, comprenant notamment un immeuble pour l'administration central du Secrétariat d'Etat aux Transports. Le terrain appartenant à l'Etat doit être complété par l'achat de quelques parcelles adjacentes. Les crédits prévus à cet effet sont inscrits au budget des charges communes.

3° En attendant la réalisation de ces opérations, l'implantation des services du S.G.A.C. est actuellement dispersée dans Paris et dans la banlieue immédiate.

Une telle dispersion est évidemment préjudiciable à la bonne marche des services et il est indispensable qu'une solution définitive intervienne à terme, faute de quoi cette dispersion ne pourra que s'accroître, aggravant encore la situation actuelle.

Deux mesures qui ne relèvent pas en propre de l'administration générale, mais intéressent toutes les directions et posent une question de principe, nous semblent devoir appeler des remarques particulières, en tant que constituant un certain dépouillement de l'administration. Cette dernière tend à confier des tâches de plus en plus nombreuses et importantes à des organismes extérieurs alors que ces tâches constitueraient en réalité sa raison d'être.

Il s'agit de la *mesure 06.17.02* (Bureau Veritas) et des crédits prévus au *chapitre 53-21 (Etudes, Recherches, Essais, Développement de Matériel)*.

Ces mesures sont justifiées comme suit par l'administration :

a) *Bureau Veritas - Mesure 06.17.02.*

Le recours au Bureau Veritas pour les opérations de contrôle relatives à la navigabilité des aéronefs dans son sens le plus large, est rendu nécessaire pour suppléer à l'insuffisance des moyens de l'administration en personnel et en matériel.

Sa compétence dans le domaine aéronautique en fait l'organisme privilégié pour assumer les tâches qui lui sont confiées par le Secrétariat général à l'Aviation civile.

Une liste fournie ci-après récapitule les opérations dans lesquelles le Bureau Veritas est amené à intervenir le plus fréquemment au lieu et place de l'administration.

LISTE DES PRESTATIONS FOURNIES
PAR LA SOCIÉTÉ DU BUREAU VÉRITAS POUR LES BESOINS
DE L'AVIATION CIVILE

1° Examen de documents établis par les constructeurs pour les utilisateurs (A.T.A. 100) d'appareils Tpp et d'hélicoptères, de programmes d'entretien établis par les utilisateurs ou de guides d'entretien établis par les constructeurs d'avions privés et enfin de manuels d'entretien, de révision, d'installation et d'analyse des pannes de groupes et participation aux enquêtes pour délivrer ou renouveler les autorisations de transport.

2° Participation à la certification de type d'aéronefs construits en France et à l'étranger telle que : étude de l'organisation, des méthodes et des moyens (en matériel, en personnel, etc.) du constructeur; aide apportée à la certification de type proprement dit, étude des projets et des mises à jour de fiches de navigabilité, et diffusion de celles-ci.

3° Etablissement, édition et diffusion des consignes de navigabilité ; le Bureau matériel volant, qui en est responsable, n'a pas les moyens d'assurer dans les délais voulus cette charge essentielle pour la sécurité des vols des avions immatriculés en France et des avions de construction française utilisés à l'étranger. Ces consignes constituent en effet des ordres impératifs de vérification ou de modification et leur non-respect entraîne automatiquement la suspension du certificat de navigabilité.

4° Participation à l'évolution de la réglementation. Les ingénieurs de l'administration centrale du Bureau Véritas participent à cette évolution animée par les bureaux techniques de la Direction des transports aériens et qui représente une activité importante.

5° Reconnaissance d'aptitude des ateliers d'entretien ; il s'agit là d'une procédure pour le moment officieuse et interne au Bureau Véritas, qui permet de faciliter la surveillance de la navigabilité des aéronefs d'aviation générale et l'agrément des ateliers français par les autorités étrangères. La réforme en cours du Code de l'aviation civile rendra cette procédure officielle et obligatoire pour obtenir un agrément de l'administration.

6° Participation aux enquêtes après accidents ou à des expertises ; après chaque accident, le Bureau Véritas est sollicité pour donner des informations provenant de ses nombreuses archives ou rassemblées par ses experts locaux. Plus encore, il participe, sans que cela lui soit formellement demandé, aux recherches d'hypothèses qui se déroulent d'urgence après un accident et auxquelles il est de l'intérêt général de faire participer toutes les personnes susceptibles, par leur compétence, d'apporter des hypothèses valables. A ce titre, le Bureau Véritas complète le bureau du matériel volant ou le Service technique aéronautique.

7° Activités diverses : participation à des commissions internationales, prise en charge de stagiaires étrangers envoyés par le S.G.A.C., renseignements sur des avions en infraction...

Toutes ces activités touchent au premier chef la sécurité aérienne et concernent des travaux qui sont de la responsabilité de l'Etat et dont l'abandon est donc hors de question. Certaines d'entre elles, liées à l'agrément qui sera à l'avenir exigé avant d'autoriser toute entreprise à construire ou à entretenir des matériels aériens, se verront sans doute accrues dans les prochaines années.

b) *Etudes et Recherches - Chapitre 53-21.*

1° *Article 11. — Bases aériennes.*

Les études et recherches sont réalisées par le service technique des bases aériennes, soit en régie soit en utilisant les services :

- du Laboratoire central des Ponts et Chaussées pour les études techniques, O.P.E. 1 et 2 ;
- de S.E.T.E.C./Economie, et de l'Institut des transports aériens, pour les études économiques, O.P.E. 3 ;
- de la société du Canal de Provence pour les études d'écologie, O.P.E. 3.

Crédits demandés par la direction des bases aériennes :

- opération n° 1 : recherches des caractéristiques optimales des chaussées d'aérodrome 0,9
- opération n° 2 : recherches sur l'adaptation des zones terminales aux besoins du trafic 0,4
- opération n° 3 : études économiques préalables à l'établissement du plan d'équipement aéronautique de la métropole 0,55

2° *Articles 12 et 22. — Navigation aérienne.*

Les études et recherches font généralement l'objet de contrats avec l'industrie, notamment en ce qui concerne l'étude et le développement de matériels qui représentent la plus grande partie des dépenses de l'espèce.

Certaines études d'un caractère plus général (études de systèmes nouveaux, études sur la fiabilité des systèmes par exemple) sont confiées à des cabinets d'étude généralement spécialisés.

Enfin, les études liées à l'organisation du contrôle de la circulation aérienne et aux procédures font l'objet de conventions avec l'agence Eurocontrol qui dispose d'un centre d'expérimentation sis à Brétigny.

Les crédits demandés pour 1975 sont les suivants :

- 12,85 millions de francs pour l'étude et l'expérimentation de matériels de navigation aérienne et des études diverses liées à l'organisation des services et à la lutte contre les nuisances ;
- 13,25 millions de francs (enveloppe recherche) pour le développement de matériels électriques aéronautiques (aide à l'industrie).

3° *Article 13. — Météorologie nationale.*

Les études et recherches sont confiées, en ce qui concerne la direction de la météorologie nationale, essentiellement à l'Etablissement d'études et de recherches météorologiques (E.E.R.M.), service technique central dont elles constituent la raison d'être, tant en ce qui concerne les recherches théoriques que pour les recherches appliquées (neige, pollution, etc.). Il faut également signaler la part que prennent également dans les domaines respectifs des transmissions et de la recherche instrumentale, le Service météorologique métropolitain (S.M.M.) d'une part, le Centre technique et du matériel (C.T.M.) d'autre part, ces deux organismes constituant également des services techniques centraux de la météorologie nationale. Enfin, pour 1975, il est prévu une dotation pour le lancement d'actions particulières sous l'égide de la section nouvellement créée à la D.M.N., d'études économiques et de gestion.

Sur la base de l'affectation des crédits du chapitre 53-21, l'importance de chacun des services, peut être traduite dans le tableau suivant :

	1973 (MF)	1974 (MF)	1975 (Prévision MF)
E.E.R.M.	8,090	11,150	12,825
S.M.M.	2,300	2,175	1,190
C.T.M.	0,610	0,375	0,645
D.M.N.	0	0	0,090
Totaux	11	13,700	14,750

4° *Articles 14 et 24. — Transports aériens.*

Les études et recherches sont confiées à des sociétés et organismes spécialisés dans les différents domaines de l'aéronautique.

— *Les études techniques.*

Le choix est opéré suivant la nature des recherches que l'on peut résumer comme suit :

- les études sur le comportement des avions, les études en soufflerie, les études théoriques sur le bruit, certaines études portant sur des systèmes de navigation (anticollision, turbulences en ciel clair...) sont confiées à l'ONERA ;
- les études sur le pilotage et les systèmes de navigation sont effectués par les industriels spécialisés dans les domaines considérés, suivant les cas : S.F.E.N.A., Crouzet, Thomson-C.S.F., S.N.I.A.S., S.A.G.E.M., S.I.N.T.R.A. ;
- les études portant sur les moteurs concernent, suivant leurs dimensions et leurs éléments constitutifs : la S.N.E.C.M.A. ou Turbomeca (petits moteurs) ;
- le bruit : outre les études confiées à l'O.N.E.R.A. (voir ci-dessus), il faut noter l'intervention de la S.N.E.C.M.A. et de Bertin pour les bruits au niveau des moteurs et de l'avion lui-même ;
- d'autres sociétés sont également consultées pour des études concernant la sécurité ou la réglementation : SNIAS, CEAT, AMD...

— *Les études économiques.*

Elles portent essentiellement sur le transport aérien et sont confiées à des sociétés d'études dont certaines régies par la loi de 1901, tels : l'Institut de recherche des transports, l'Institut du transport aérien.

La liste des études générales entreprises ou à entreprendre par la Direction des transports aériens dans le domaine considéré est fourni ci-après à titre indicatif :

- connaissance du transport aérien (statistiques, fichiers, évolution des flottes...) ;
- prévisions d'évolution du transport aérien (demande, offre circulation...) ;
- économie du transport aérien. (Problèmes d'exploitation, tarification, redevances) ;
- gestion ;
- insertion du transport aérien dans l'économie nationale : problèmes liés à l'aménagement du territoire, problèmes de l'emploi de l'énergie...

— *Etudes préliminaires de nouveaux programmes.*

Les crédits inscrits au chapitre 53-21 sont destinés à financer les études d'avant-projets d'appareils nouveaux que mènent les constructeurs. L'Aérospatiale a ainsi débuté en 1974 l'étude, menée en étroite liaison avec les compagnies aériennes françaises, et principalement Air France, des avant-projets d'appareils utilisant le moteur CFM 56 développé par SNECMA en coopération avec General Electric.

5° Article 15. — *Services des études économiques et du Plan.*

— Les études et recherches sont confiées essentiellement aux chargés d'études appartenant au service. Dans tous les cas, ils en assurent la responsabilité. Cependant certaines études ou parties d'études nécessitent la mise en œuvre de techniques très spécialisées ou comportent des tâches de logistique ou de dépouillement d'enquêtes ou autres opérations longues et fastidieuses bien qu'indispensables pour le déroulement des travaux que l'administration a intérêt à sous-traiter afin de laisser les chargés d'études disponibles pour des tâches plus productives.

Dans ces cas le service des études économiques et du Plan fait appel à des entreprises telles que l'Institut du transport aérien, la SOFRES, la SEPPRAC, MATHEMATICA-SNECMA, la SOFREVIA.

— *Grandes études économiques.*

Il s'agit de l'examen des problèmes d'insertion du transport aérien dans la Nation.

Les études ont pour but de cerner les problèmes socio-économiques que pose le développement du transport aérien et l'impact des aéroports. Elles porteront essentiellement sur les thèmes suivants :

1. effet des transports rapides sur l'économie régionale ;
2. enquête auprès des C.C.I. sur l'importance économique des dessertes aéroportuaires ;
3. la zone aéroportuaire régionale, facteur de décentralisation des centres de décision.

— *Etudes économiques spécifiques.*

En 1975 il est prévu d'effectuer les études suivantes :

- études prévisionnelle sur l'assistance météorologique aux usagers aéronautiques (en collaboration avec la Direction de la météorologie nationale) ;
- étude sur la modification des règles de gestion du trafic aérien (avec la Direction de la navigation aérienne) ;
- étude sur l'organisation commerciale du fret (avec la Direction des transports aériens).

Si ces études se justifient et sont même indispensables dans certains cas bien précis, on peut s'étonner du laxisme avec lequel l'administration croit devoir généralement les confier à de si nombreux organismes.

C. — La navigation aérienne.

La navigation aérienne demeure un secteur névralgique de notre aviation civile. Cependant la régularité s'est bien améliorée, grâce notamment à une judicieuse politique des effectifs, qui trouve son prolongement dans le présent budget : la mesure 03.11.01 prévoit la création de 230 emplois pour les corps techniques de la navigation aérienne chargés de la régulation. Les effectifs sont ascendants, depuis 1971, comme le manifeste la courbe figurant au « budget de programme » (document blanc, page 117). L'évolution des effectifs doit être au moins proportionnelle à celle du trafic, mais compte tenu de la conjoncture actuelle, on observera vraisemblablement dans l'avenir une croissance plus faible que celle qui a été observée ces dernières années.

Il peut être utile d'effectuer une comparaison avec l'étranger : on peut rapprocher les centres de contrôle suivants :

Paris :

373 contrôleurs pour 740.000 mouvements en 1973.

avec Londres :

419 contrôleurs et 330 auxiliaires pour 767.000 mouvements en 1973.

Bordeaux :

116 contrôleurs pour 255.000 mouvements en 1973.

avec Zurich :

122 contrôleurs pour 242.000 mouvements en 1973.

Aix :

215 contrôleurs pour 370.000 mouvements en 1973.

avec Francfort :

105 contrôleurs pour 360.000 mouvements en 1973.

Ces comparaisons montrant un ordre d'importance des effectifs voisin.

1° *La création éventuelle d'un établissement public*
 « *Navigation aérienne* »

La navigation aérienne s'accommode difficilement des règles d'une administration classique étroitement dépendante de l'annualité budgétaire et du formalisme de la Fonction publique.

Une structure différente, telle que celle d'un établissement public, pourrait être envisagée à l'image d'autres domaines d'activités (Commissariat à l'énergie atomique, EDF, etc.). Ce type d'établissement assure en effet une gestion plus souple, s'affranchissant de la planification financière, et constitue un système administratif moins rigide permettant un meilleur aménagement des carrières des personnels.

Le financement d'un tel établissement public serait facilité par l'existence du produit des redevances d'usage, qui couvre d'ores et déjà 30 % des coûts en route (bientôt 60 %), ce produit étant complété le cas échéant par des dotations en capital en provenance de l'Etat ou des collectivités locales auxquelles l'établissement public rendrait des services de circulation aérienne.

Un certain nombre des revendications du personnel pourraient ainsi être étudiées dans un cadre de gestion sociale moins rigide.

En outre, cet établissement public offrirait des perspectives d'unification des services de circulation aérienne, civile et militaire, et serait disponible pour une intégration éventuelle au sein d'un établissement européen.

2° *Les crédits*

Les crédits pour la navigation aérienne ne posent pas de graves problèmes ; cependant, si les crédits d'investissement (chapitre 53-90 et 58-90) sont à un niveau correct, on note un tour de vis sur les crédits de fonctionnement et les crédits d'études et recherches qui sont sabrés, et sont sans proportion avec les besoins.

Le chapitre 53-90 (Equipement des aéroports et routes aériennes de la Métropole) comporte, au titre de la Navigation aérienne, les dotations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
Art. 30. — <i>Equipement d'intérêt national..</i>	146.600.000	53.475.000
Art. 40. — <i>Equipement d'intérêt régional..</i>	13.500.000	4.050.000

L'enveloppe fixée pour *l'article 40* peut paraître faible, mais les opérations inscrites sur cet article bénéficient d'une aide financière, variable suivant les cas, mais avoisinant globalement 50 %, des collectivités locales.

En ce qui concerne l'équipement des aérodromes et l'emploi des crédits pour le matériel technique, il faut différencier les crédits prévus pour des opérations précises et dont le coût est actualisé, et les crédits réservés pour faire face :

- d'une part à la réalisation de plans d'équipement en matériel nouveau ;
- d'autre part, aux opérations imprévues survenant en cours d'exercice et présentant un caractère certain d'urgence (détérioration de matériel à la suite d'accidents ou d'intempéries), ces derniers crédits réservés s'avérant par ailleurs toujours insuffisants.

La plus grande partie des crédits inscrits pour la réalisation d'opérations précises sera utilisée pour le remplacement, la modernisation ou l'amélioration d'équipements déjà existants, mais périmés ou arrivant à la limite de fiabilité.

De ce fait, les opérations nouvelles sont peu nombreuses, et se situent surtout sur *l'article 40* où l'apport des collectivités locales pour leur financement n'est pas négligeable.

Pour ce qui a trait au matériel technique acquis au titre de *l'article 30*, « équipement des routes aériennes », il concerne :

- soit des besoins nouveaux, équipement du nouveau centre régional de la navigation aérienne de Brest dont la mise en œuvre doit intervenir en 1978 ;
- soit le maintien à haut niveau de l'équipement des centres actuels de Paris, Aix-en-Provence et Bordeaux, y compris les extensions techniques nécessitées par l'accroissement du trafic.

D. — La météorologie nationale.

Une opération essentielle est constituée par le transfert à Toulouse de la Météorologie nationale. Cette opération prévoit le transfert d'environ 1.600 agents et de 400 élèves. Elle nécessite la construction de 90.000 mètres carrés de bâtiments : bureaux, laboratoires, ateliers, salles de cours et magasins.

Cet ensemble doit être édifié sur un terrain d'une cinquantaine d'hectares mis à la disposition de l'Etat par la ville de Toulouse.

Le calendrier de réalisation envisagé est le suivant :

- 1974 - 1975 : Etudes.
- Fin 1975 - début 1976 : Début des travaux.
- 1978 : Transfert de l'école nationale de la Météorologie et des services d'exploitation.
- 1979 : Transfert des services de recherche instrumentale et de développement technologique des matériels.
- 1980 : Transfert de la direction et des magasins.

Le coût de l'opération a été évalué en francs 1972 à :

Programme immobilier	139,7 millions F
Equipement	79,4 millions F
Total	219,1 millions F

Compte tenu du glissement des prix intervenu depuis lors et que l'on peut raisonnablement prévoir pour l'avenir, le coût réel de cette opération paraît pouvoir être évalué à 317 millions F en francs courants.

Les financements mis en place en 1973 et 1974 et envisagés au titre du budget 1975 sont les suivants (en millions F).

ORIGINE	1973	1974	1975	TOTAUX
Budget transports	»	22	22	44
DATAR	7,7	22	42	71,7
Totaux	7,7	44	64	115,7

Le complément du financement soit 201,3 millions F fera l'objet, en fonction des impératifs techniques et budgétaires, de propositions d'inscription au budget des transports des trois ou quatre prochaines années.

— *La mesure 04.11.01* propose de procéder à la création de 24 emplois et un aménagement des effectifs. Cette création et cet aménagement ont pour but la satisfaction de besoins nouveaux qui relèvent de l'assistance météorologique, notamment à l'aéronautique, ou qui relèvent d'engagements internationaux.

Le chapitre 53-90 comporte des dotations en autorisations de programme de 42.900.000 F et de 22.762.000 en crédits de paiement, pour location de calculateurs, la participation à la Veille météorologique mondiale et l'assistance météorologique.

Un crédit de 1.100.000 F figure pour l'Ecole de la Météorologie. Cette école est placée sous l'autorité du directeur de la Météorologie nationale auprès de qui siège le conseil de perfectionnement. Sa mission est de dispenser des connaissances scientifiques et techniques et d'assurer notamment la formation professionnelle des corps techniques de la Météorologie nationale ainsi que, à la demande d'autres administrations, l'instruction de certains personnels civils et militaires.

Le chapitre 58-90 comporte des dotations pour la Météorologie hors de la Métropole, d'un niveau satisfaisant.

E. — Les bases aériennes.

I. — LA DIRECTION DES BASES AÉRIENNES.

Le chapitre 53-90 — Equipements des aéroports et routes aériennes de la Métropole, comporte, en ce qui concerne les bases aériennes, les crédits suivants :

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
Equipement d'intérêt national	30.000	21.000
Equipement d'intérêt régional	23.200	9.204

(A ces crédits s'ajoute une importante participation des concessionnaires d'aérodromes et des collectivités locales.)

a) *Aérodromes d'intérêt national*

Pour cette catégorie d'aérodromes, les opérations essentielles visent à adapter l'infrastructure aéroportuaire à la croissance du trafic (nombre croissant d'avions, de passagers et de fret à accueillir) ainsi qu'aux mutations technologiques relatives à la taille des avions, à leur poids, au nombre instantané de passagers qu'ils débarquent ou embarquent, tout en améliorant la sécurité et la régularité.

Le programme 1975 tend :

- à poursuivre les opérations déjà engagées ;
- à porter la capacité des installations d'infrastructure et de superstructure au niveau des besoins prévisibles à court terme.

Il n'a pas pu être prévu de nouvelles opérations de longue durée en vue de satisfaire des besoins à moyen terme.

Les opérations essentielles qui seront poursuivies sont les suivantes :

Lyon-Satolas :

- Parachèvement de la première tranche de l'aéroport avec une piste de 4.000 mètres dont la mise en service est prévue pour avril 1975.

Bâle-Mulhouse :

- L'extension des pistes de l'aéroport international nécessite l'incorporation de terrains complémentaires d'emprise. Comme pour les travaux initiaux de création, il a été convenu que le financement serait assuré par la France quant aux acquisitions de terrains et par la Suisse quant aux travaux.

L'opération d'acquisition complémentaire de terrains a été déclarée d'utilité publique le 5 octobre 1972.

La procédure correspondante a été lancée suite à une première tranche de financement.

Les crédits correspondant à la deuxième tranche de financement de l'opération engagée sont prévus limitativement pour 1975 à raison de 50 % des besoins eu égard aux possibilités financières.

Marseille-Marignane :

- Allongement nord pour porter la longueur de la piste n° 1 de 3.000 à 3.500 mètres. Les travaux vont être poursuivis en 1975 et au-delà ainsi que ceux annexes d'aménagement des chaussées de raccordement. Les installations météorologiques de sécurité seront complétées.

Nice-Côte d'Azur :

- Travaux les plus urgents d'aménagement des installations existantes (travaux de viabilité, renforcement de la protection du rivage contre la mer, extension et climatisation du bloc technique, compléments d'installations météorologiques de sécurité) ;

- construction de logements de fonction et des ateliers.

Pour l'opération d'extension sud de l'aéroport, retenue en principe par une décision gouvernementale prise par un Comité interministériel pour l'aménagement du territoire le 19 juillet 1973, un plan de financement est à l'étude entre l'Etat, la ville de Nice, le département des Alpes-Maritimes et la Chambre de commerce et d'industrie de Nice, concessionnaire de l'aéroport. Cette opération doit porter sur quatre à cinq ans, et pourrait être démarrée l'an prochain par les collectivités locales.

Toulouse-Blagnac :

- Aménagement d'une nouvelle zone d'installations terminales civiles et spécialement construction des voies et réseaux divers pour la nouvelle aérogare. Les travaux porteront sur 1975 et les années suivantes, les acquisitions des terrains complémentaires nécessaires étant achevées.

Bordeaux-Mérignac :

- Achèvement de la construction du bâtiment pour la Direction de la région aéronautique civile Sud-Ouest ;
- Pour l'aéroport, achèvement de la construction de logements pour la brigade de Gendarmerie des transports aériens et de l'aménagement de l'aire de stationnement pour la zone d'aviation de voyage.

Nantes-Château-Bougon :

- Achèvement de l'allongement Sud-Ouest de la piste principale de 2.300 à 2.900 mètres y compris l'équipement lumineux et des aménagements d'installations météorologiques de sécurité.

Lille-Lesquin :

- Achèvement de l'allongement Est de la piste principale de 2.400 à 3.000 mètres avec complément de l'équipement lumineux.

Saint-Yan :

- Achèvement de l'aménagement d'installation de sécurité (balisages lumineux).

Strasbourg-Entzheim :

- Achèvement de l'extension de l'aire de stationnement et du balisage lumineux de la piste pour permettre les approches de précision.

b) *Aérodromes d'intérêt régional.*

L'équipement des aérodromes d'intérêt régional porte à la fois sur les aéroports commerciaux, où la croissance du trafic intérieur, parfois très rapide, nécessite de véritables mutations dans leurs caractéristiques et dans leurs équipements, et sur les aérodromes de voyage, qui constituent souvent un élément notable de la promotion et du développement des villes moyennes.

Les efforts de l'Etat sont heureusement confortés par ceux des collectivités locales et des gestionnaires qui, comprenant l'intérêt de disposer d'une infrastructure bien adaptée à son objet, participent largement aux financements des aménagements grâce notamment à leurs ressources propres et aux recettes de gestion autorisées par l'Etat.

Pour les travaux d'infrastructure et les bâtiments techniques, la participation locale est souvent supérieure à 50 % ; pour certaines installations telles que les aérogares, les dépenses sont entièrement prises en charge par les collectivités locales.

Le choix des opérations à exécuter relève essentiellement des autorités régionales dans le cadre des directives de l'administration centrale visant :

- soit à poursuivre certaines opérations engagées précédemment ;
- soit à engager les opérations nouvelles dont l'intérêt paraît nécessaire en vue de la mise en service de certaines lignes de transport, ou pour satisfaire aux besoins de l'aviation générale.

Les modalités de financement sont généralement réglées par conventions passées entre l'Etat et le gestionnaire, après études de programmation. Les conventions portant sur plusieurs années font l'objet d'avenants annuels tenant compte des possibilités de financement pour l'année en cours.

Quelques exemples significatifs ressortent ci-après :

Clermont-Ferrand—Aulnat :

- Aménagement et extension de la plate-forme de l'aérodrome (renforcement de la piste existante, acquisition des terrains et travaux pour allongement de la piste de 2.200 à 3.000 mètres, modernisation de l'équipement de sécurité).

Financement : années 1973 et suivantes :

- évaluation des travaux d'infrastructure en janvier 1973 : 17,5 millions de francs ;
- participation de l'Etat (S.G.A.C.) 7,5 millions de francs ;
- participation de la Chambre de commerce et d'industrie, de la ville de Clermont-Ferrand et du département du Puy-de-Dôme 10 millions de francs (une participation éventuelle du F.I.A.T.
- de l'ordre de 5 millions de francs -- pourra venir en déduction des participations locales ou s'ajouter à celles-ci en fonction des charges à assumer pour mener à bien l'ensemble de l'opération).

Montpellier—Fréjorgues :

Travaux pour aménagement et exploitation commerciale de l'aéroport.

Financement :

a) Modernisation du balisage lumineux — années 1973 et 1974 :	
participation de l'Etat (S.G.A.C.)	0,315 million de francs
participation de la Chambre de commerce et d'industrie	0,385 million de francs
Total	<u>0,7 million de francs</u>

b) construction de l'aérogare (7,519 millions de francs).

- Travaux complémentaires de voirie et réseaux divers, aménagement d'une aire de trafic (3.230 millions de francs) ;
- années 1975 et suivantes ;
- à charge exclusive de la Chambre de commerce et d'industrie (emprunts F.D.E.S. envisagés) : 10,749 millions de francs.

Quimper—Pluguffan :

Extension de l'aérodrome pour construction de la nouvelle piste de 1.700 mètres extensible à 2.200 mètres.

Financement : années 1973 et suivantes :

participation Etat (S.G.A.C.)	1,5 million de francs
participation Etat (F.I.A.T.)	1,6 million de francs
participation collectivités locales	7,4 millions de francs
Total	<u>10,5 millions de francs</u>

Pau—Pont Long-Uzein :

Allongement de la piste de 2.100 à 2.500 mètres.

Financement : années 1974 et suivantes :

participation Etat (S.G.A.C.)	0,425 million de francs
participation de la Chambre de Commerce et d'industrie	1,075 million de francs
Total	<u>1,5 million de francs</u>

Le chapitre 58-90 concerne l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole. Pour les bases aériennes, le montant des crédits est particulièrement serré ; les opérations les plus importantes qui concernent souvent des achèvements de programme, concer-

ment pour les D.O.M., l'aménagement de la piste de Saint-Denis-Gillot à la Réunion pour la réception des *Boeing 747* ; et pour les T.O.M., l'aménagement de l'aérodrome de Djibouti pour la réception des *Boeing 747* ; l'achèvement de la construction de l'aérodrome de Moroni-Hahaïa aux Comores, ainsi que la poursuite de l'aéroport de Nouméa-La Tontouta.

Le détail des opérations figure ci-après :

a) *Saint-Denis-Gillot* (la Réunion).

Les travaux entrepris actuellement sur l'aérodrome de Saint-Denis-Gillot concernent d'une part le transfert, au sud, des installations ; d'autre part la mise aux normes pour la réception des 747.

1° *Transfert, au sud, des installations.*

Cette opération est évaluée à 14.520.000 F dont 7.260.000 F à la charge du budget de la Chambre de commerce et d'industrie et 7.260.000 F à la charge du budget de l'Etat.

Le programme des travaux est le suivant :

— Terrassements généraux	2.100.000
— Aménagement de l'aire de stationnement et des bretelles	4.900.000
— Réseau eau potable	720.000
— Evacuation eaux usées	500.000
— Réseau eaux fluviales	1.940.000
— Réseau d'électricité	960.000
— Voirie	3.400.000
Total	14.520.000

Il faut ajouter la construction de la centrale électrique de secours pour une somme de 1.205.000 F.

L'engagement de la part Etat est prévu de la façon suivante :

Budget 1973	200.000
Budget 1974	6.750.000
Budget 1975	310.000
Total	8.465.000

2° *Mise aux normes pour la réception des 747.*

Ces travaux comprennent :

— La stabilisation des accotements	1.300.000
— La modification du profil en long de la piste	7.200.000
— La modification du balisage	500.000
— La participation de l'Etat à la construction d'un aérodrome de remplacement pendant les travaux de Gillot	900.000
Total	9.900.000

L'engagement de ces crédits est prévu comme suit :

Budget 1974	900.000
Budget 1975	9.000.000

b) *Djibouti :*

L'aérodrome de Djibouti comme celui de Saint-Denis-Gillot doit recevoir les B 747 en juillet 1975. Des travaux d'infrastructure ont dû être programmés :

— Allongement de la piste de 220 mètres à l'est	3.610.000
— Elargissement des bretelles et raquettes balisage - aire stationnement 747 stabilisation accotements V.R.D.	9.000.000

L'engagement de ces crédits est le suivant :

Budget 1973	3.610.000
Budget 1974 :	
— Elargissement raquettes et bretelles balisage de jour et lumineux	1.700.000
— Aire stationnement 747	2.100.000
— V.R.D. première tranche	1.200.000
Total	5.000.000

Budget 1975 :

— Stabilisation des accotements, drainage	2.000.000
— Aménagement aire stationnement 747	600.000
— V.R.D. deuxième tranche	1.400.000
Total	4.000.000

c) *Moroni-Hahaïa.*

L'aérodrome de Moroni-Hahaïa sera en service en mai 1975.

Les travaux ont débuté en 1972 selon un marché pour la construction d'une piste de 2.900 mètres, d'une bretelle et d'une aire de stationnement. Cette opération s'est achevée en 1974 d'après le planning des dépenses suivant :

Budget 1972	12.000.000
Budget 1973	13.000.000
Budget 1974	1.500.000
Total	26.500.000

Les travaux de bâtiments ont fait l'objet d'un marché passé en 1973 et dont les dépenses s'échelonnent ainsi :

Budget 1973	4.050.000
Budget 1974	3.550.000
Total	7.600.000

Enfin les travaux annexes ont fait l'objet des engagements suivants :

Budget 1973 :

— Equipement centrale	900.000
— Réseaux électriques	550.000
— Barrière anti-souffle	120.000
— Balisage lumineux	350.000
— Transfert première tranche	410.000
Total	2.330.000

Budget 1974 :

— Eau potable	490.000
— Eaux usées	270.000
— Eclairage	350.000
— Dépôt carburants	620.000
— Téléphone	130.000
— Transfert deuxième tranche	170.000
— Travaux divers (plates-formes aide- radio)	360.000
Total	2.390.000

Budget 1975 :

— Déviation ligne H.T.	180.000
— Révision prix marché (prix novembre 1972)	1.400.000
— Construction 2 logements	480.000
— Mobiliers	240.000
— Logements gendarmes	500.000
— Logements locaux	1.200.000
Total	4.000.000

d) *Nouméa-La Tontouta.*

Le transfert de la base aéronavale rendu nécessaire par une augmentation des besoins en surface dans la zone d'installations a été programmé sur quatre ans.

Budget 1972	400.000
Budget 1973	300.000
Budget 1974	800.000
Budget 1975	1.600.000
Total	3.100.000

Des travaux d'amélioration ont été exécutés en 1974 :

— Réseau routier intérieur première tranche	450.000
— Alimentation en eau (participation Etat)	660.000

En 1975 poursuite des travaux de déplacement de la base aéronavale, de l'aménagement du réseau routier et aménagement d'un quatrième poste de stationnement.

— Réseau routier (deuxième tranche) ..	1.000.000
— Quatrième poste de stationnement ..	900.000

Le chapitre 66-71 concerne des subventions pour la création et l'aménagement d'aérodromes.

En 1974, ce chapitre comportait deux articles :

Article 11 : Subventions pour l'aménagement d'aérodromes utilisés pour la formation aéronautique et l'aviation de tourisme.

Article 12 : Subventions pour l'aménagement d'aérodromes de montagne.

En 1975 il est envisagé la création d'un troisième article :

Article 13 : Subventions pour l'aménagement d'aérodromes utilisés pour le transport aérien et n'appartenant pas à l'Etat.

Les aérodromes utilisés pour le transport aérien étaient propriété de l'Etat et les investissements y étaient réalisés par l'Etat sur les crédits inscrits au chapitre 53-90. Le développement de cette activité sur des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, a conduit celui-ci à apporter son aide sous forme d'une participation aux travaux.

Il est apparu plus orthodoxe d'apporter l'aide de l'Etat sous la forme de subvention que sous forme de participation. Dans ce but, les crédits nécessaires ont été retirés dans le projet du budget 1975 de la dotation du chapitre 53-90 et leur inscription proposée au chapitre 66-71.

Les investissements subventionnables au titre du chapitre 66-71 sont tous classés en catégorie II au sens du décret n° 70-1222 du 23 décembre 1970 et les décisions d'utilisation des autorisations de programme sont prises par les préfets de région.

Les subventions peuvent être accordées aux créateurs ou gestionnaires d'aérodromes. Il peut s'agir de collectivités publiques, d'établissements publics ou personnes morales de droit privé.

Ces créateurs ou gestionnaires doivent s'engager à maintenir en exploitation l'aérodrome bénéficiaire de la subvention pendant vingt années au moins, conformément aux dispositions de l'article R. 225-3 du Code de l'aviation civile.

II. — L'AÉROPORT DE PARIS.

La charge de l'Aéroport Charles-de-Gaulle à Roissy-en-France n'ayant pas été allégée, comme le prévoyaient les experts, par une augmentation sensible du trafic aérien, l'équilibre progressif ne pourra être atteint par des mesures telles qu'un apport en capital de l'Etat et un relèvement annuel des taxes aéroportuaires. Les années 1974 et 1975 constituent un passage difficile, après lequel les perspectives sont meilleures.

a) *La situation financière.*

Il n'est guère possible d'apprécier l'influence de la conjoncture sur l'évolution du trafic, donc sur le niveau des recettes actuelles et futures qui en sont étroitement dépendantes (1). Les études du Plan avaient montré que l'établissement public connaîtrait un déficit pendant plusieurs années, provoqué par l'importance des investissements nécessaires à la création de l'Aéroport Charles-de-Gaulle, et par leur financement qui a fait appel à l'emprunt dans des proportions trop importantes : *les dotations en capital de l'Etat ont été trop faibles et les possibilités d'autofinancement ont été limitées par une politique tarifaire trop restrictive pour respecter l'équivalence avec les autres aéroports européens.*

Pour 1974, les mesures prises concernent l'allègement et le report du paiement d'intérêts du capital et d'emprunts, et le retard dans l'engagement des travaux à l'Aéroport Charles-de-Gaulle.

Pour 1975, il est vraisemblable que les comptes présenteront encore un déficit, *ce qui ne peut être admis plusieurs années de suite.*

L'établissement accroît encore ses efforts de rigueur dans la gestion et développe dans la mesure du possible ses activités industrielles et commerciales ; mais il sera surtout indispensable de reconduire des allègements ou différés d'intérêts, d'accroître le niveau des dotations en capital de l'Etat, de rechercher un certain concours des collectivités locales et de relever les tarifs des redevances aéronautiques à un niveau convenable. Une discussion en ce sens est intervenue. La situation financière implique qu'un coup de frein soit donné aux investissements : les travaux engagés seront achevés, mais les opérations nouvelles seront différées.

(1) Voir en annexe le niveau des redevances comparé à celui des aéroports étrangers, qui montre que ce niveau n'est pas supérieur, voire même est inférieur à celui des aéroports étrangers.

b) *Aéroport Charles-de-Gaulle.*

Aéroport de Paris est notamment engagé, depuis plusieurs années, dans la construction de l'Aéroport Charles-de-Gaulle.

Le programme d'équipement de la première tranche, dont le coût total s'élève à 1.269 millions de francs (462 millions de francs pour le V^e Plan et 1.167 millions de francs pour le VI^e Plan), a été achevé pour permettre, le 13 mars 1974, la mise en exploitation de l'aéroport.

Il convient d'ajouter à ce coût les dépenses d'équipements d'un montant de 480 millions de francs effectuées par les concessionnaires autorisés à s'installer sur l'aéroport.

L'ensemble du programme ainsi réalisé comporte :

1° *Au titre des travaux financés par Aéroport de Paris :*

- l'acquisition des terrains et l'aménagement générale de la plateforme (desserte routière, assainissement, alimentation diverses, etc.) ;
- une première piste de 3.600 mètres de longueur et ses voies de circulation ;
- une première aérogare et ses aires de trafic ;
- une première phase des zones des installations de réception du fret et d'entretien des avions ;
- les moyens de production d'énergie (chaleur, froid, électricité) ;
- l'ensemble des installations de sécurité de la navigation aérienne.

2° *Au titre des travaux financés par les concessionnaires :*

- les commerces situés dans l'aérogare (restaurants, banques, boutiques diverses...)
- un hôtel ;
- les commissariats hôteliers ;
- des entrepôts dans la zone de fret ;
- un bureau de poste central ;
- les installations des compagnies Air France et U.T.A. dans la zone d'entretien des avions.

A la suite de la première tranche, des équipements complémentaires seront progressivement mis en service sur l'Aéroport Charles-de-Gaulle pour faire face à l'augmentation prévisible du trafic.

En outre, est actuellement lancée une opération visant à réaliser la *desserte ferroviaire Aulnay-Roissy*, celle-ci doit être mise en service au printemps de 1976, donc sans modification par rapport aux objectifs initiaux ; le coût de cette liaison évaluation février 1974 s'élève à 392,8 millions de francs (H.T.) dont 92 millions de francs (H.T.) pour l'Aéroport de Paris.

Enfin sont actuellement étudiées les opérations suivantes :

- une deuxième piste à mettre en service partiel à titre de sécurité en 1976 et à compléter avec sa capacité intégrale pour 1979 seulement ;
- une deuxième aérogare dont la première phase devrait être ouverte au trafic au début de 1979 ;
- le développement des zones d'entretien et de fret.

Des tranches ultérieures sont évidemment à prévoir en fonction du développement continu de l'activité de l'aéroport. Il est trop tôt pour en préciser le contenu, le coût et les échéances de réalisation.

c) *La subvention du chapitre 45-61.*

Jusqu'en 1970 la subvention inscrite sur le chapitre 45-61 du budget du Secrétariat général à l'Aviation civile au bénéfice d'Aéroport de Paris était affectée :

- au remboursement des services rendus par l'établissement public à différentes administrations y compris le déficit résultant de l'exploitation des aérodromes dits « secondaires » dû notamment à l'insuffisance des taux des redevances aéroportuaires ;
- au remboursement en capital des emprunts.

A partir de cette époque, compte tenu de l'importance des investissements effectués pour développer les installations d'Orly et mettre en service l'Aéroport Charles-de-Gaulle, il est apparu qu'Aéroport de Paris ne pouvait à lui seul faire face à ses obligations de service public et qu'un apport en capital de l'Etat devenait nécessaire.

Ainsi depuis 1971 l'Etat participe-t-il sous forme de dotation en capital aux dépenses d'investissements supportées par Aéroport de Paris. Cette dotation, qui porte intérêt à 5 %, s'est élevée à :

1971	120 millions de francs
1972	95 millions de francs
1973	95 millions de francs
1974	100 millions de francs

Elle devrait être de l'ordre de 100 millions de francs en 1975.

En conséquence la subvention inscrite au chapitre 45-61 du budget du Secrétariat général à l'Aviation civile est, depuis 1971, uniquement destinée au remboursement à Aéroport de Paris du montant des dépenses afférentes aux prestations qu'il effectue pour le compte de l'Etat et à la couverture de l'excédent des dépenses sur les recettes correspondant aux aérodromes secondaires.

A ce titre il a donc été versé à l'établissement public :

1971	10 millions de francs
1972	9,8 millions de francs
1973	9,3 millions de francs
1974	9,3 millions de francs

Il convient de remarquer qu'à partir de l'année 1973 les sommes inscrites au chapitre 45-61 correspondent au remboursement des services rendus par Aéroport de Paris au seul Secrétariat général à l'Aviation civile et à la couverture du déficit des aérodromes secondaires.

En effet, pour répondre à la demande du Ministre de l'Economie et des Finances, les prestations assurées par l'établissement public à divers services de l'Etat doivent être dorénavant imputées sur le budget propre de chaque administration concernée. Ainsi les administrations autres que le Secrétariat général à l'Aviation civile bénéficiaires de prestations (notamment Douane, Police, Santé) ont dû, pour leur part, inscrire les crédits nécessaires sur leur budget.

Pour 1975 une mesure nouvelle de 400.000 F est prévue au bénéfice d'Aéroport de Paris, ce qui porterait à 9,7 millions de francs la somme inscrite sur le chapitre 45-61. Cette somme devrait être répartie comme il suit :

- 3,8 millions de francs en remboursement des services rendus par Aéroport de Paris au Secrétaire général à l'Aviation civile ;
- 5,9 millions de francs de contribution de l'Etat à l'équilibre du budget des aérodromes secondaires.

d) *La taxe parafiscale instituée par le décret du 13 février 1973 en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle (1).*

Le décret du 13 février 1973 a institué une taxe parafiscale, perçue par l'intermédiaire de l'Aéroport de Paris, destinée à alimenter un compte spécial ouvert pour apporter une aide financière aux communes

(1) Voir annexe III.

situées dans les zones de nuisance, afin de leur permettre de procéder à des travaux d'insonorisation.

L'application de cette taxe se heurte à des difficultés du fait de la charge qu'elle laisse peser sur les budgets communaux.

En effet, l'aide financière apportée en application du décret précité est égale à 66 % du montant des travaux d'insonorisation. Les Ministères de l'Education et de la Santé se sont bien engagés à verser une subvention de 20 %, la charge finale pesant sur les communes étant donc de 14 % ; mais cette charge apparaît comme trop lourde pour être supportée par les budgets communaux. Bien qu'il soit nécessaire d'atténuer le plus rapidement possible les nuisances dues au bruit des aéronefs, un nombre extrêmement restreint de demandes d'indemnités a été présenté dans le secteur de l'Aéroport d'Orly.

C'est pourquoi il apparaît souhaitable que, afin de pouvoir mettre en application les dispositions réglementaires favorables aux riverains, le district de la région parisienne puisse alléger la charge des communes par une prise de participation de 10 % aux frais engagés pour l'insonorisation.

Cette éventuelle participation du district de la région parisienne, qui est conforme à sa mission, puisqu'il s'agit d'une opération à caractère régional, permettrait la mise en œuvre des dispositions réglementaires en vigueur.

F. — La formation aéronautique.

a) *Généralités*

L'intervention du Service de la formation aéronautique dans les activités dites « d'aviation générale » se caractérise surtout par une action de motivation et de formation des jeunes dans les établissements d'éducation dépendant du Ministère de l'Education et dans les Associations aéronautiques. Elle se matérialise par l'octroi d'aides directes ou indirectes pour lesquelles des crédits sont inscrits, soit dans des chapitres de fonctionnement (chapitre 34-72) soit dans des chapitres d'interventions publiques (chapitre 43-91) soit enfin dans des chapitres d'équipement (chapitre 53-20 et 66-70).

1. L'initiation aéronautique des jeunes s'effectue au sein des établissements scolaires par un enseignement dispensé par des professeurs formés à cet effet dans le cadre des activités dirigées et par l'animation des sections d'aéromodélisme dans les établissements scolaires, les centres d'aviation populaire et les aéroclubs. L'enseignement aéronautique est sanctionné par un examen appelé Brevet d'initiation aéronautique.

Cette motivation a touché en 1973, plus de 80.000 élèves, a concerné 170.000 aéromodélistes et a été sanctionnée par la délivrance de plus de 8.500 brevets d'initiation aéronautique.

Cette motivation a été rendue possible en particulier par :

- l'octroi d'une subvention de fonctionnement de 3.000 francs à la Fédération française d'aéromodélisme ;
- des subventions pour un montant de 82.500 francs aux associations pratiquant l'initiative aéronautique ;
- une aide pour un montant de 400.000 francs consistant en l'achat et la mise à disposition aux Associations par le Service de la formation aéronautique et matériels d'aéromodélisme, tels que maquettes articulées, treuils, chantiers de montage, moteurs, ensembles télécommandés, matériel de construction, etc.

2. Aide aux Associations (Aéroclubs).

Cette aide revêt diverses formes :

a) participation de 40 % aux frais de formation des instructeurs de pilotes privés avion ou planeurs dans les Centres nationaux du Service de la formation aéronautique.

En 1973, ont été formés 329 instructeurs de pilotes privés avion et 147 instructeurs de pilotes de planeurs.

b) Attribution de bourses pour la formation des jeunes de moins de vingt-cinq ans ; en 1973, 3.450 bourses de vol à moteur, 3.808 bourses de vol à voile ont été attribuées pour un montant de 3.754.250 francs.

c) Subventions pour l'équipement des Associations en matériel d'instruction : le crédit de 4.500.000 francs inscrit à cet effet au chapitre 66-70, non entièrement utilisé par suite d'une transformation de la procédure d'attribution des subventions mais reportable en 1974 a permis de primer l'achat de 94 avions, de 60 planeurs et de 51 équipements.

d) Prêt par l'Etat aux Associations aéronautiques pratiquant le vol à voile de 130 remorqueurs.

e) Subventions aux Fédérations aéronautiques de vol à voile, et de vol à moteur de 12.000 francs, et subventions aux Associations aéronautiques pratiquant le vol à voile dont le montant est calculé en fonction de l'activité de l'association à l'égard des jeunes (290.000 francs).

3. L'aide de l'Etat à l'aviation générale se manifeste enfin par l'octroi de *subventions aux collectivités locales pour la création ou l'aménagement des aérodromes* destinés à la formation aéronautique et à l'aviation de tourisme.

L'octroi de ces subventions au cours des années 1972-1973 et 1974 est illustré par le tableau ci-dessous :

ANNEES	CREDITS inscrits au budget	CREDITS de reports	DOTATIONS disponibles	DOTATIONS utilisées
1972	500.000	20.325,55	520.325,55	446.900
1973	850.000	73.425,55	923.425,55	923.000
1974	850.000	425,55	850.425,55	850.000

LE BILAN 1973

L'activité de l'aviation générale, au sens large du mot, s'est matérialisée en 1973 par l'accomplissement de 846.810 heures de vol moteur, et 224.910 heures de vol à voile.

En vol à moteur, 5.358 brevets élémentaires de pilotes privés avion, 2.955 brevets de pilotes privés avion ont été délivrés, et 28.045 licences ont été renouvelées.

En vol à voile, 1.331 brevets élémentaires de pilotes planeurs, 494 brevets de pilotes planeurs ont été délivrés et 3.316 licences ont été renouvelées.

b) *Les crédits*

Mesure 07-17-01. Formation des jeunes et enseignement aéronautique

Cette mesure consiste d'une part en une augmentation de 100.000 francs des crédits affectés à l'octroi de bourses de formation et d'entraînement aux jeunes, d'autre part, en une diminution de 20.000 francs des crédits inscrits pour subventionner les associations pratiquant l'initiation aéronautique.

1.) *Primes en faveur de la formation des jeunes.*

Le montant demandé pour cette mesure permettra de maintenir à son niveau actuel l'aide en faveur de la formation des jeunes.

En effet, le montant des bourses de formation et d'entraînement aux activités aéronautiques en faveur des jeunes a été fixé en 1973 à 700 francs pour le vol à moteur et à 350 francs pour le vol à voile.

Compte tenu de l'augmentation, (augmentation due aux prix des produits pétroliers) du coût de l'heure de vol à moteur et de celui du remorqué en vol à voile, il sera nécessaire d'affecter le taux actuel des bourses du pourcentage de cette augmentation.

2.) Une économie de 20.000 francs a été jugée possible sur les crédits affectés aux subventions aux Associations pratiquant l'initiation aéronautique, économie qui sera compensée par une plus large attribution de matériel d'aéromodélisme.

Mesure 07-18-01. Subventions aux associations aéronautiques.

Le tableau ci-après indique l'évolution entre 1969 et 1975 des autorisations de programme et des crédits de paiement affectés aux Subventions pour l'équipement des associations aéronautiques en matériel d'instruction.

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
<i>Chapitre 66-70 :</i>		
1969	6.100.000	6.500.000
1970	5.490.000	5.500.000
1971	4.500.000	4.500.000
1972	5.243.300	5.243.300
1973	4.500.000	4.500.000
1974	4.500.000	4.000.000
1975 (Transfert au titre IV, chap. 43-91).	4.320.000	4.887.000

Ce tableau fait apparaître une diminution des crédits de paiement 1974 sur ceux accordés en 1973 d'un montant de 500.000 francs.

Malgré cette diminution, les crédits de paiement ont été suffisants en 1974 pour satisfaire les besoins exprimés. En effet, en 1973, les constructeurs, du fait soit d'incidents matériels (incendie), soit de problèmes techniques à résoudre en cours de fabrication, n'ont pas été à même de livrer les appareils commandés dans les délais prévus. De ce fait, un certain nombre de subventions accordées en 1972 et en 1973 n'ont pas été réglées en 1973. (Il convient de préciser que les subventions ne sont payées que sur justifications de livraison de matériel).

Il en est résulté que plus de la moitié des crédits de paiement inscrits en 1972 et 1973 ont été reportés sur l'exercice 1974.

La situation s'est normalisée en 1974.

Le transfert au titre IV « Interventions publiques » du chapitre 43-91 des crédits du chapitre 66-70 supprime le problème des crédits de paiement, d'autant plus que les constructeurs ont réussi à rattraper en grande partie les retards de leur fabrication.

Chapitre 53-20. Equipement en matière aéronautique.

Les crédits inscrits à ce chapitre sont destinés à l'acquisition d'appareils et de leurs équipements pour la formation des personnels navigants sous ses divers aspects formation pratique de base des élèves pilotes de ligne, formation des instructeurs, formation des personnels techniques du S.G.A.C., etc.

Les autorisations de programme inscrites dans le projet de budget 1975 concernent essentiellement :

- l'acquisition d'appareils pour le renouvellement de la flotte du SGAC (remplacement progressif des Morane 733 et des bimoteurs légers) ;
- le renouvellement du parc des avions remorqueurs ;
- l'acquisition de matériels de bord radioélectriques et électroniques de communication et de navigation pour leurs équipements.

L'an dernier, le projet de loi de finances pour 1974 faisait apparaître une consommation très faible des crédits de paiement affectés à ce chapitre. Cette situation s'est sensiblement améliorée en 1974, mais ne sera complètement épurée qu'en fin d'exercice 1976.

En effet, les problèmes techniques posés par le remplacement des Morane Saulnier 733 ne sont pas encore complètement résolus. L'industrie de la construction aéronautique française d'avions légers propose à l'heure actuelle 3 matériels : l'un déjà produit en série, l'autre en début de production et le troisième n'a reçu son certificat de navigabilité de type qu'au cours du troisième trimestre 1974.

Cette situation a conduit le SGAC à lancer en 1974 des commandes numériquement très limitées de ces divers types de matériel afin d'en faire une expérimentation « grandeur nature » et d'asseoir les choix ultérieurs sur une bonne connaissance de ces matériels, de leurs aptitudes aux divers emplois, de leur fiabilité, de leur coût d'exploitation, etc.

Dès que le Service de la formation aéronautique s'estimera suffisamment informé, un plan d'acquisition par types et quantités sera proposé et assorti de délais de construction et d'équipement tels que l'échéance du retrait total des Morane-Saulnier 733 puisse être respectée.

Il convient de préciser, par ailleurs, que ces appareils seront équipés de moteurs de la plus récente génération, beaucoup moins bruyants que leurs prédécesseurs. Ainsi donc, cette modernisation de la flotte du S.G.A.C. tiendra compte des limitations de nuisance réglementaires.

Chapitre 56-70 : Formation aéronautique — Equipement.

Les autorisations de programme prévues au budget de 1975 sont légèrement inférieures au budget de 1974 (A.P. 1974 : 13.050.000 — A.P. 1975 : 12.200.000).

Par contre, en ce qui concerne les crédits de paiement, on relève une forte majoration (de 4 millions en 1974 à 12 millions en 1975) qui

provient de l'opération de transfert du centre de Challes sur l'aérodrome de Grenoble-Saint-Geoirs ; le financement étalé sur trois ans en autorisations de programme ne nécessitait pas de prévoir d'importants crédits de paiement la première année (1974) alors qu'en 1975 il faudra couvrir la tranche de travaux lancés en 1974 : 5,8 millions et une part importante de celle qui sera lancée en 1975 : 5 millions.

L'AUDITION DE M. MARCEL CAVAILLÉ, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

Au cours de sa séance du 5 novembre, la Commission a procédé à l'audition de M. Marcel Cavaillé, Secrétaire d'Etat aux Transports, qui a répondu aux questions qui lui ont été posées en matière d'aviation civile. Ces questions ont porté, tout d'abord, sur la crise du transport aérien.

Le Secrétaire d'Etat en a mis en relief une des causes principales, à savoir la multiplication du prix des produits pétroliers par 3,5, ce qui entraîne une augmentation des déficits qui seraient, pour Air France de 425 millions de francs et pour Air Inter de l'ordre de 40 millions de francs.

Air France a dû s'installer à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle tout en conservant ses installations à Orly, ce qui se traduit par une charge répartie en trois ans de 492 millions de francs. En outre, la grève des pilotes, puis, la mise en service d'*Airbus* ont entraîné des frais supplémentaires. Pour Air Inter, la hausse annuelle de trafic qui était de l'ordre de 15 %, n'a été que de 5 % cette année ; cette compagnie n'a été autorisée à augmenter ses tarifs que d'un pourcentage inférieur à celui qu'elle souhaitait.

Répondant à M. Schumann sur la suppression de la ligne Paris-Lille, à M. Moinet sur la suppression de la ligne Paris-La Rochelle, et à votre Rapporteur spécial, le Secrétaire d'Etat a précisé que le déficit d'Air Inter sera cette année de l'ordre de 25 % de plus que le montant de son capital. La solution proposée pour le rétablissement de sa balance au Conseil supérieur de l'Aviation marchande a été la suppression de trois lignes dont les perspectives d'avenir ne permettent pas de présager un redressement dans un avenir proche à savoir : Paris-Lille, Paris-La Rochelle et Paris-Belfort.

Pour Air Inter, dans le prix de revient du siège/kilomètre, la part du carburant est passée de 12 % à 23 %. Les conditions d'exploitation doivent donc changer ; telle est la donnée de base. Mais il faut tenir compte également du fait que les collectivités locales, les Chambres de commerce ont consenti des efforts financiers importants pour créer

une clientèle. Aussi, afin de ne pas laisser perdre cet acquis, il faut transférer le trafic aux compagnies de troisième niveau.

Le Secrétaire d'Etat a précisé que l'achat de *Mercury* n'était pas, selon lui, une cause du déficit d'Air Inter puisqu'il a été pris en charge par l'Etat, entraînant une dépense importante de 125 millions de francs qui correspond à la différence entre le coût des pièces de rechange dans le cas d'une production en série et le coût réel de production de 10 appareils seulement.

L'implantation d'Air Inter à Roissy Charles-de-Gaulle n'entrerait pas non plus en ligne de compte dans ce déficit ; elle correspond aux besoins d'assurer les correspondances.

Les mesures envisagées pour Air France et pour Air Inter consistent en un plan d'économies très strict, des suppressions de lignes, la diminution du nombre des dessertes. De plus, des mesures financières ont été prises, telles que le lancement d'un emprunt pour Air Inter et une augmentation de capital pour Air France.

Le Secrétaire d'Etat a ensuite traité de la situation de la construction aéronautique.

L'avenir de *Concorde* ne se décidera que lorsqu'il sera mis en service commercial régulier. Mais il s'agit d'un appareil nouveau pour lequel il faut prendre le maximum de mesures de sécurité. La certification devrait intervenir vers la fin de l'an prochain. La première ligne exploitée sera probablement Paris-Rio de Janeiro, de nombreux passagers de 1^{re} classe empruntant cette ligne et *Concorde* s'adressant essentiellement à cette catégorie de voyageurs.

Il a été décidé de fabriquer 16 avions : 2 servent à la certification, 5 ont été vendus à l'Angleterre, 4 à la France. Dans quelques mois d'autres compagnies pourront se décider à faire l'acquisition de l'appareil. Actuellement la fabrication est ralentie, de façon à pouvoir remettre les chaînes en marche le jour où des commandes se manifesteront. Il est envisagé la réalisation d'une version améliorée. Les 16 avions lancés ne peuvent être construits que dans la version A ; dans le budget, il a été réservé une masse de crédits suffisante pour lancer des mesures conservatoires pour la version B.

Quant au moteur de 10 tonnes de poussée, de grands espoirs peuvent être fondés sur lui pour la décennie future.

Le Secrétaire d'Etat a ensuite traité de la situation financière de l'Aéroport de Paris. Depuis trois ou quatre ans, le Gouvernement reconnaît la nécessité d'aider cet établissement public pour le financement de ses investissements. Une augmentation des redevances aéronautiques a été décidée ainsi que l'abaissement des intérêts de la dotation en capital et le report de paiement des intérêts du F.D.E.S. Par ailleurs,

il a été décidé d'étaler dans le temps les investissements prévus et l'Etat envisage en 1975 l'octroi d'une dotation en capital de 100 millions de francs.

Interrogé par MM. *Coudé du Foresto*, Rapporteur général, et *Monory*, le Secrétaire d'Etat a enfin traité de la conséquence possible sur le plan de l'emploi et sur le plan des pertes de redevances de la fusion de lignes sur l'Europe et l'Afrique du Nord des compagnies américaines Panam et T.W.A.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Au cours de l'examen des crédits, un débat s'est instauré, auquel ont participé notamment, outre votre Rapporteur spécial, MM. Edouard Bonnefous, président, Coudé du Foresto, rapporteur général, et Monory. Les intervenants se sont préoccupés de *la crise de la construction aéronautique*, qui absorbe des crédits importants, alors que les débouchés sont très incertains et que l'emploi n'est pas assuré. Des moyens d'approche nouveaux devraient être mis en œuvre pour faciliter l'avenir commercial de notre construction aéronautique puisque, actuellement, *la conjoncture ne lui est pas favorable*.



Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Aviation civile pour 1975.

ANNEXES

—

ANNEXE I

LES TAXES D'AÉROPORT COMPARAISON AVEC LES PRINCIPAUX AÉROPORTS ÉTRANGERS

En préambule à l'étude comparative entre les redevances perçues par Aéroport de Paris, et celles perçues par les principaux aéroports européens auprès des compagnies aériennes, il faut rappeler que les redevances sont de deux ordres :

1° *Les redevances réglementées* qui sont identiques pour toute l'aire de compétence d'Aéroport de Paris, de sorte que les informations données sont valables pour l'ensemble de son domaine d'activité.

2° *Les redevances non réglementées* (redevances commerciales, domaniales, etc.) qui sont établies en fonction des résultats des études de coût ou de rentabilité. Par suite ces redevances, et particulièrement les redevances domaniales, varient notamment en fonction des fluctuations de la monnaie. Elles sont établies en conformité avec la recommandation de l'O.A.C.I. à partir du prix de revient réel.

Les tarifs pratiqués par Aéroport de Paris ne sont pas plus élevés que ceux en vigueur dans les autres aéroports européens de même catégorie, cette observation étant parfaitement fondée pour l'aéroport Charles-de-Gaulle, dernière plate-forme mise en service par Aéroport de Paris.

La comparaison des redevances réglementées perçues par Aéroport de Paris avec celles versées aux autres aéroports européens par les compagnies aériennes ne peut être significative par simple rapprochement des taux unitaires. Il convient donc de définir une méthode de comparaison avant d'analyser les résultats.

1. MÉTHODE DE COMPARAISON

Pour tenir compte à la fois des taux de redevances et des conditions dans lesquelles ces taux sont appliqués, la comparaison est faite en prenant pour base la structure du trafic d'Aéroport de Paris avec ses caractéristiques essentielles (tonnage atterri, nombre de passagers à destination d'un aéroport de métropole ou hors métropole, fréquence d'utilisation du balisage, quantité moyenne de carburant embarqué, durée moyenne de stationnement) et en appliquant à cette structure les taux des redevances pratiqués sur chaque aéroport.

L'année de référence de cette structure de trafic est l'année 1973.

Les taux des redevances sont ceux en vigueur au 1^{er} mai 1974.

Les taux de change sont ceux en vigueur en juillet 1974 (taux moyen - source : *Journal officiel*).

Redevance d'atterrissage.

A Paris, 16 % du produit de la redevance d'atterrissage sont reversés à l'Etat à titre de participation à la rémunération des personnels de la navigation aérienne.

A Londres, une taxe pour usage des services techniques de navigation est perçue en supplément de la redevance d'atterrissage et reversée à l'Etat.

Les sommes correspondantes à ce prélèvement et à cette taxe ont été prises en compte puisque versées par les transporteurs aériens.

Dès lors qu'elles sont reversées à l'Etat, elles doivent être déduites si l'on veut comparer les recettes de Paris et Londres et celles encaissées par Bruxelles, Vienne, Amsterdam et Francfort qui ne contribuent pas aux dépenses de la navigation aérienne.

Redevance d'éclairage.

Cette redevance n'est perçue séparément que par Aéroport de Paris.

Pour les autres aéroports, elle est incluse dans la redevance d'atterrissage.

Redevance de stationnement.

Sur les sept aéroports, cette redevance n'est due qu'à l'expiration d'une période de franchise.

La franchise est de :

- 1 heure à Paris ;
- 2 heures à Londres ;
- 6 heures sur les autres aéroports.

La durée de stationnement d'un aéronef sur l'aire de trafic après son atterrissage ou avant son décollage est, à Paris de 2 heures en moyenne, soit une durée égale ou inférieure à la période de franchise consentie par Bruxelles, Londres, Amsterdam, Francfort, Copenhague et Vienne.

Cette redevance n'a donc été prise en considération que pour Paris, ce qui le désavantage quelque peu.

Redevance carburant.

Pour le calcul de cette redevance, une quantité moyenne de carburant est déterminée en rapprochant la capacité totale des réservoirs des avions constituant le trafic d'Aéroport de Paris de la recette réelle enregistrée en 1973.

Ce coefficient égal à 0,40 a été appliqué à Bruxelles, Amsterdam, Francfort et Vienne.

La redevance n'est pas perçue à Londres et Copenhague.

Redevance passagers.

La redevance a été calculée en tenant compte des diverses exonérations accordées par les aéroports.

En ce qui concerne la comparaison des redevances dues par type d'aéronefs, un coefficient moyen de remplissage égal à 0,60 a été retenu.

2. RÉSULTATS DE LA COMPARAISON

2.1. Le graphique ci-joint figure les résultats de la comparaison ainsi effectuée. (Graphique n° 1.)

Pour l'ensemble des redevances aéronautiques, Paris se classe en cinquième position après Francfort, Copenhague, Vienne, Bruxelles et devant Amsterdam et Londres.

2.2. Le tableau n°2 ci-joint indique pour chacun des sept aéroports, le montant total des redevances pour quelques types d'appareils, en trafic international (coût moyen d'une escale).

Paris se classe :

- au sixième rang pour les avions d'un poids inférieur à 100 tonnes qui représentent 80 % du trafic total des mouvements d'aéronefs à Paris ;
- au troisième rang pour les avions de moyen tonnage (type Boeing 707) ;
- au deuxième rang (derrière Francfort) pour les avions de fort tonnage (Boeing 747).

ÉVOLUTION DES REDEVANCES

Les augmentations de redevances aéronautiques (+ 18 % pour la redevance d'atterrissage et 22 % pour les autres redevances) envisagées au cours de la séance de juin 1974 du conseil d'administration d'Aéroport de Paris pour prendre effet au 1^{er} janvier 1975, ne devraient pas modifier sensiblement la position d'Aéroport de Paris, en effet, nous savons déjà que :

- une majoration, dont le taux n'est pas encore fixé, interviendra à Vienne à compter du 1^{er} avril 1975 ;
- les redevances perçues par l'aéroport d'Amsterdam (atterrissage, passagers et carburant) seront augmentées de 15 % à compter du 1^{er} avril 1975 ;
- une majoration de 25 à 30 % des redevances d'atterrissage et passagers interviendra sur l'aéroport de Francfort à compter du 1^{er} novembre 1974.

CONCLUSIONS

Aéroport de Paris se classe dans le tableau général au cinquième rang devant Amsterdam et Londres.

Encore faut-il noter que :

1° Le taux de la redevance d'atterrissage est le plus bas des aéroports d'Amsterdam est négligeable :

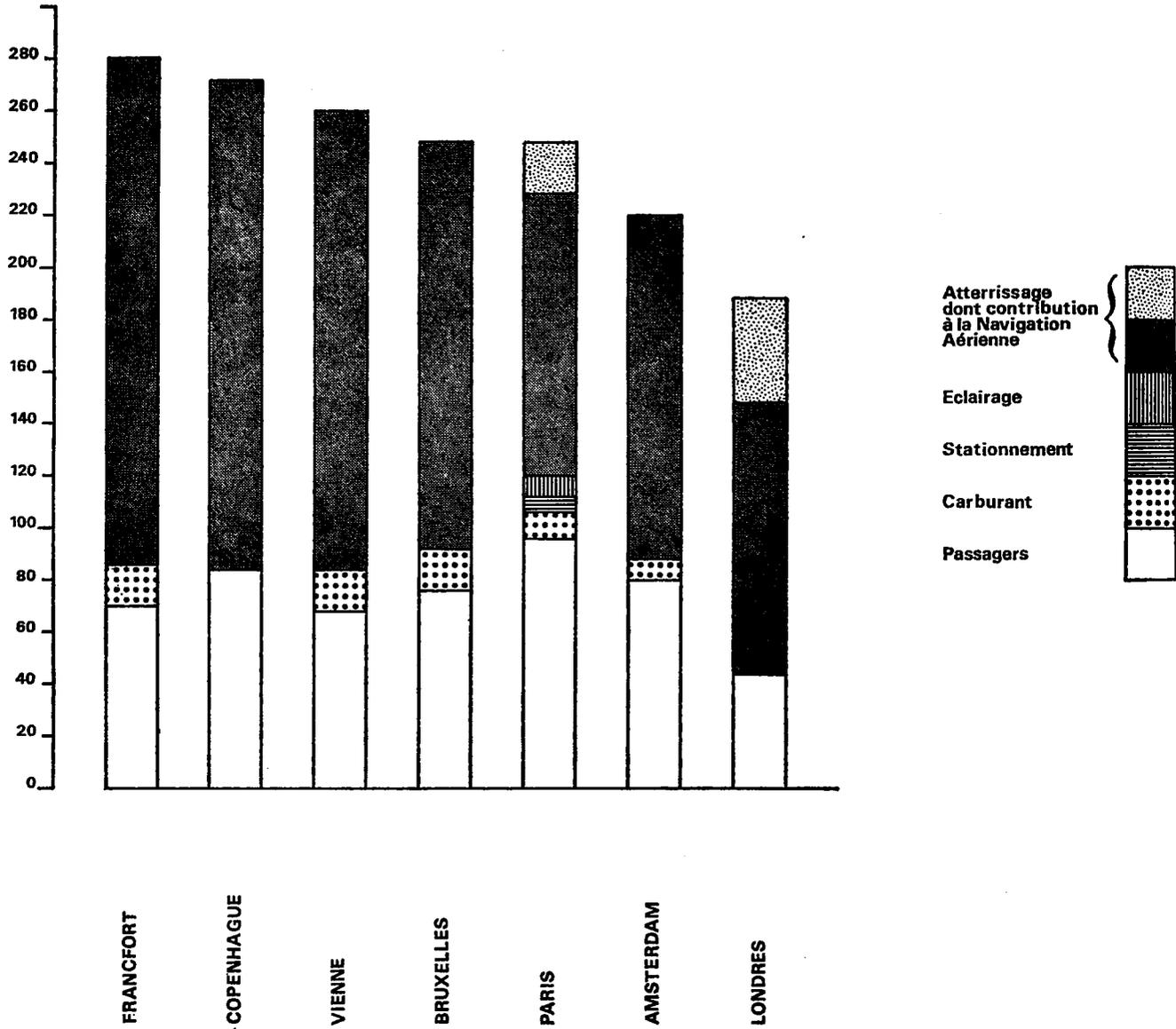
- le taux de la redevance d'atterrissage est le plus bas des aéroports étudiés ;
- il n'est pas perçu de redevance « passagers ».

En ne considérant que le seul trafic international, le montant des redevances perçues à Amsterdam est supérieur à celui d'Aéroport de Paris.

2° La comparaison avec l'aéroport de Londres est peu significative.

En effet, la tarification de la B.A.A. est très spécifique. Elle est liée d'une part à la structure du trafic et d'autre part au choix des plages horaires durant lesquelles une redevance supplémentaire appelée « peak movement surcharge » d'un montant de 20 ou 50 livres (230 ou 575 F) est perçue pour chaque mouvement (atterrissage ou décollage).

Millions de F.



Redevances aéronautiques.
Comparaison des redevances perçues par certains aéroports européens.

Tarifs par type d'aéronef - Coût moyen d'une escale.
Trafic international.

TYPE D'AERONEF	CARAVELLE	BOEING 727	BOEING 707	BOEING 747
Tonnage	46 t	79 t	150 t	333 t
Passagers à bord (60 % de la capacité)	60	100	110	210
Quantité de carburant (40 % de la capacité des réservoirs)	76 hl	120 hl	350 hl	717 hl
Amsterdam	1.603	2.776	4.192	8.878
Bruxelles	1.586	2.677	4.177	8.786
Copenhague	1.518	2.586	3.777	8.250
Francfort	1.617	2.721	4.539	9.687
Londres (1) :				
E	720	1.252	2.061	4.487
I	1.237	2.165	3.479	7.547
Paris	1.459	2.566	4.255	9.445
Vienne	1.581	2.674	4.345	8.830

(1) Il n'est pas tenu compte d'une surcharge de 230 F ou 575 F par mouvement d'aéronef perçue à certaines heures.

E Trafic européen.

I Trafic intercontinental.

ANNEXE II

CHARLES-DE-GAULLE — LES LIAISONS ROUTIÈRE, FERROVIAIRE ET AÉRIENNE

La situation des accès à l'aéroport Charles-de-Gaulle s'améliore ; si elle reste préoccupante c'est que tout transport à l'intérieur d'une agglomération de 10.000.000 d'habitants est difficile quel que soit le point de destination.

Les usagers d'un aéroport doivent choisir entre le réseau routier (par voiture personnelle ou par taxi), plus confortable car évitant les ruptures de charges mais moins fiable car obligatoirement soumis aux vicissitudes du trafic général, et un transport en site propre, s'il existe, qui oblige par contre à deux ruptures de charge à chacun des bouts de la chaîne.

Aéroport de Paris cherche à implanter pour ses aéroports le double système, offrant ainsi à sa clientèle le choix le plus large.

En matière routière la mise en service de l'autoroute B3 prolongeant l'autoroute de Bagnolez a été avancée.

Par ailleurs, il faut souhaiter l'aménagement rapide de l'autoroute A 86 dans la région Nord et Est à la fois pour se libérer des servitudes du boulevard périphérique et pour permettre le plus rapidement possible une liaison autoroutière entre les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle.

Enfin, la réalisation de l'autoroute G 4 serait utile pour assurer une liaison de qualité entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Les travaux de la liaison ferroviaire Aulnay-Roissy se poursuivent ; la date de mise en service paraît pouvoir être respectée (printemps 1976). A l'intérieur de l'emprise de l'aéroport Charles-de-Gaulle l'opération est financée par Aéroport de Paris, mais il est vraisemblable que le district apportera à l'établissement public une aide financière non négligeable.

Par ailleurs, une décision rapide est souhaitable quant à la construction de la liaison Gare du Nord-Châtelet pour permettre, dans les années 1980, de raccorder la liaison ferrée au R.E.R. et d'assurer par l'intermédiaire de la ligne de Sceaux une liaison ferrée directe entre les deux aéroports principaux (durée du parcours de l'ordre d'une heure).

Enfin Aéroport de Paris suit certains projets de liaison aérienne par hélicoptère ou par petit avion entre Orly et Charles-de-Gaulle mais il est peu probable que l'on puisse aboutir à une solution économiquement raisonnable et n'apportant pas de contrainte technique excessive à l'ensemble de la circulation aérienne déjà chargée dans la région parisienne.

ANNEXE III

L'AIDE FINANCIÈRE POUR L'ATTÉNUATION DES NUISANCES SUBIES PAR LES RIVERAINS D'AÉROPORTS

Le Gouvernement a décidé à l'automne 1973 d'instituer un système d'aide aux riverains des deux grands aéroports parisiens Orly et Roissy consistant à mettre en place des moyens financiers permettant d'atténuer l'effet des nuisances de bruit pour les riverains les plus défavorisés par le biais d'une *taxe parafiscale* dont l'institution relève d'un décret en Conseil d'Etat.

Ce système a été organisé par :

- le décret n° 73-193 du 13 février 1973,
- les arrêtés d'application des 13 février 1973, 27 mars 1973 et 10 mai 1974.

Il convient de préciser que les *dispositions prises s'appliquent seulement aux deux aéroports précités.*

Ce système consiste essentiellement à :

- créer des ressources financières par une taxe parafiscale assise sur le passager embarquant à Paris (1 F en trafic intérieur et 3 F en trafic international), au profit d'Aéroport de Paris tenu d'ouvrir un compte spécial à cet effet (compte comprenant 2 sections distinctes : Orly d'une part, et Roissy et Le Bourget d'autre part) ;
- prévoir l'utilisation de ces ressources (éventuellement complétées par des emprunts) pour participer à diverses dépenses susceptibles d'atténuer l'effet du bruit sur les riverains ;
- de mettre en place une commission présidée par M. Watine, conseiller d'Etat, pour donner des avis sur cette utilisation ; la commission comprend deux formations : Orly et Roissy.

La réglementation actuelle prévoit une aide financière à l'insonorisation pour les bâtiments d'enseignement et les bâtiments abritant des établissements ou services de soins, de cure, de prévention, de rééducation ou recevant des personnes handicapées ou des enfants en bas âge, situés dans les zones de bruit A ou B des aérodromes d'Orly et Charles-de-Gaulle à condition qu'ils aient été acquis ou s'ils ont fait l'objet d'une déclaration d'achèvement des travaux avant le 1^{er} janvier 1974. Cette dernière date a été fixée par l'arrêté du 10 mai 1974.

En ce qui concerne les immeubles à usage d'habitation, seuls sont intéressés ceux qui se trouvent dans la zone A de l'aéroport Charles-de-Gaulle à l'*exclusion de l'aéroport d'Orly*. Une telle mesure se justifie notamment par le fait que l'aéroport Charles-de-Gaulle est ouvert au trafic de nuit ce qui n'est pas le cas d'Orly.

Un projet de décret en Conseil d'Etat est actuellement en préparation qui permettrait de faciliter les acquisitions de logements (autour de Roissy). Ce projet prévoit le recours amiable au juge foncier qui jouerait alors le rôle d'arbitre.

Les résultats obtenus sont particulièrement favorables en ce qui concerne les aides financières accordées tant aux communes qu'aux particuliers riverains de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

A ce jour, sur environ 250 immeubles d'habitation concernés, 178 demandes valables ont été enregistrées par Aéroport de Paris dont 127 ont été définitivement instruites, ayant permis de recevoir 106 propriétaires auprès desquels 63 promesses de vente ont été recueillies, représentant un chiffre global de 12.203.000 F. Enfin au 16 mai 1974, 26 ventes ont déjà été régularisées par devant notaire.

Les travaux d'insonorisation des sept établissements scolaires pouvant bénéficier de l'aide financière sont, pour certains, déjà terminés, pour les autres en cours de réalisation. Le montant de l'aide financière accordée sera de l'ordre de 3.200.000 F.

En ce qui concerne l'aéroport d'Orly, la mise en œuvre des aides financières à l'insonorisation, qui est la seule prévue en l'espèce et qui ne porte que sur les bâtiments publics, est plus progressive car elle concerne un ensemble de bâtiments beaucoup plus nombreux. De plus, certaines collectivités rencontrent des difficultés pour dégager les moyens financiers nécessaires au paiement de leur participation à l'insonorisation.

ANNEXE IV

LA POLITIQUE D'AVENIR EN CE QUI CONCERNE L'IMPLANTATION DES AÉROPORTS

Un aéroport civil n'est pas seulement une plate-forme où atterrissent et décollent des avions ; ceux-ci transportent des passagers et du fret dont la destination est une région géographique étroite, généralement une agglomération, l'aéroport est surtout un équipement public de cette agglomération au même titre qu'une gare routière ou de chemin de fer, qu'un centre commercial ou administratif, etc. Il doit donc être facilement accessible ; seules les caractéristiques de la plate-forme et de ses dégagements ont nécessité de l'implanter à une certaine distance de cette agglomération.

De plus, les aéroports les plus actifs deviennent des centres d'emploi importants, et des activités annexes (entrepôts, industries, bureaux, hôtels, services divers) ont de plus en plus tendance à s'implanter sur leur emprise ou à proximité immédiate.

L'ensemble de ces considérations amènent à souhaiter que l'aéroport soit proche de la ville desservie, afin qu'il rende les services qu'on attend de lui ; en ce qui concerne les liaisons, notamment, si les temps d'accès peuvent être abrégés par des moyens de transports terrestres rapides (voies rapides, autoroutes et voie ferrée pour les aéroports les plus importants), on ne doit pas oublier le coût élevé de tout éloignement supplémentaire, quelle que soit la vitesse : environ 12 millions F par an pour 10 kilomètres de plus vers un aéroport traitant un million de passagers par an.

Cependant l'extension des banlieues de villes depuis deux décennies, le développement du trafic aéroportuaire et l'apparition, il y a quinze ans, des appareils à réaction, ont amené des conflits entre aéroports et riverains en raisons des nuisances subies par ceux-ci, de plus en plus nombreux et de plus en plus soucieux de leur qualité de vie. Des revendications se développent, tendant à rejeter les aéroports de plus en plus loin des agglomérations.

La solution de ces conflits n'est pas unique et un compromis doit être trouvé, cas par cas, selon les circonstances locales. En tout état de cause, les améliorations constantes apportées, et qui se poursuivront, quant au bruit propre des avions, devront dans un avenir proche améliorer la situation ; de même l'aménagement des trajectoires des appareils et l'adaptation des conditions et horaires d'utilisation de l'aéroport peuvent dans de nombreux cas apporter des soulagements ; enfin, un *déplacement des pistes, sans déplacement de l'aéroport*, peut dans d'autres cas (à Nice par exemple) atténuer très sensiblement les nuisances.

Par ailleurs, des dispositions judicieuses d'urbanisme doivent empêcher un rapprochement excessif des nouvelles urbanisations, et une directive gouvernementale du 30 juillet 1973 impose désormais que toutes les précautions nécessaires soient prises à cet effet.

La politique qui paraît souhaitable consiste donc à utiliser tout l'arsenal des moyens permettant une bonne cohabitation d'un aéroport avec l'agglomération qu'il dessert, avant de songer à le déplacer sur un site plus éloigné, où la qualité des services qu'il rendra sera très amoindrie. Ce n'est que lorsqu'un bon compromis n'est plus possible que l'aéroport devra être déplacé sur un nouveau site ; de telles opérations ont été faites à Paris (aéroport Charles-de-

Gaulle), à Lyon (nouvel aéroport de Satolas), etc. ; il est nécessaire, étant donné leur coût, qu'elles soient étroitement limitées aux cas les plus urgents et à la condition qu'un nouveau site pas trop éloigné soit disponible.

En définitive, il sera souvent préférable de réconcilier l'aéroport avec son environnement plutôt que de l'éloigner de la ville qu'il dessert et, partant, de ne plus lui permettre de jouer économiquement le rôle important qui est le sien pour le développement de la vie économique locale. C'est l'objet des efforts constants pour réduire les nuisances et atténuer leurs effets : c'est aussi l'affaire des autorités et collectivités responsables de l'urbanisme.