

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

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 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. René MONORY,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 31

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 ; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; René Monory, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 38), 1921 (tome XLIX) et in-8° 360.

Sénat : 61 (1975-1976).

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

SOMMAIRE

	Pages.
PREMIERE PARTIE. — Exposé de synthèse.....	5
A. — La situation des différents secteurs de l'aviation civile.....	5
B. — Les grandes lignes chiffrées du budget.....	10
C. — L'aviation civile dans le cadre du VI ^e Plan (1971-1975).....	16
DEUXIEME PARTIE. — L'examen des crédits et l'activité de l'Aviation civile	19
A. — Les transports aériens	19
I. — Généralités sur la construction aéronautique.....	19
II. — Les programmes	20
a) Concorde	20
b) Airbus	24
c) Mercure	27
d) Mystère 50	27
e) Hélicoptères	28
III. — Le moteur CFM 56.....	29
IV. — La S. N. I. A. S.	32
V. — Les modalités de l'aide de l'Etat.....	32
VI. — Le transport aérien et les compagnies aéronautiques.....	36
a) Air France	37
b) Air-Inter	43
c) Union des transports aériens.....	47
d) Les lignes exploitées par les compagnies régionales..	49
B. — La navigation aérienne	51
C. — La Météorologie nationale	54
D. — Les bases aériennes.....	56
I. — La Direction des bases aériennes.....	56
II. — Aéroport de Paris.....	64
E. — La formation aéronautique	67
TROISIEME PARTIE. — Observations de la commission.....	71
ANNEXES	73

Mesdames, Messieurs,

L'aviation civile traverse une passe difficile : la construction aéronautique connaît un marasme qui n'a guère de précédent, les compagnies aériennes enregistrent des déficits, les aéroports subissent les effets de la récession économique. Tous ces secteurs sont affectés par la crise, qui provoque un affaiblissement du taux de croissance du trafic aérien et fait régner des incertitudes quant à la reprise espérée.

Dans cette conjoncture, le niveau des crédits attribués à l'Aviation civile pour 1976 manifeste que cet important secteur de notre activité nationale n'est pas considéré comme prioritaire : les crédits n'augmentent que de 4 %, ce qui représente, bien entendu, une importante diminution en francs constants : d'ailleurs, d'après des impressions concordantes, l'Aviation civile ne semble pas dans l'esprit des pouvoirs publics bénéficier de la sollicitude qui entoure d'autres secteurs, notamment les transports terrestres : les investissements qui vont être réalisés pour la future ligne de chemin de fer rapide Paris—Lyon, au détriment du transport aérien en témoignent. Ceci est-il imputable au fait qu'au transport aérien reste attachée une certaine idée de luxe qui contrarierait sa démocratisation, ou bien aux problèmes nés de l'environnement tels que le bruit et la pollution, ou bien encore à une coordination et une concertation insuffisantes entre les divers secteurs (transporteurs, constructeurs, aéroports). Toujours est-il que l'on éprouve une impression, sinon de malaise, à tout le moins d'incertitude, devant l'évolution présente de l'Aviation civile.

En tout état de cause, le budget qui nous est présenté est un budget de rigueur.

PREMIERE PARTIE

EXPOSE DE SYNTHESE

A. — La situation des différents secteurs de l'Aviation civile.

1. Dans cette rigueur d'ensemble, se détache cependant un point fort, celui qui concerne les crédits de soutien à l'*industrie aéronautique*, qui passeront, pour les autorisations de programme, de 980 millions de francs pour 1975 à 1 265 millions de francs de francs pour 1976 et pour les crédits de paiement de 977 millions de francs à 1 030 millions de francs. Les grands programmes, qui arrivent à leur terme, continuent à peser sur l'ensemble du budget.

Mais nous en sommes à l'heure de vérité, qui nous montrera si les choix opérés ont été judicieux et si la construction aéronautique a été encouragée à bon escient, compte tenu des besoins réels du marché.

Concorde bénéficie de crédits importants. Le développement de l'appareil s'achève, la mise en service étant prévue pour le début de l'année 1976.

Sa réalisation constitue une magnifique réussite technique, mais sa commercialisation est lourde d'inconnues sur le plan économique et financier.

Le développement d'*Airbus* est achevé ; les ventes, compte tenu de la conjoncture, se présentent bien, même aux Etats-Unis. Cet appareil, conçu dans un bon créneau, avec une bonne technique, semble promis à un bel avenir.

*Mercur*e est en service, mais les ventes vont devoir se limiter aux dix exemplaires vendus à Air Inter. Une convention a été passée avec cette compagnie fondée sur la nécessité de compenser la différence entre le coût d'exploitation actuel, et celui qu'il aurait été dans une série normale.

Sur la construction de ces deux appareils, la Cour des Comptes a formulé des observations, ainsi que sur le système dit « des avances remboursables », auquel nous ferons écho dans le présent rapport.

Des crédits sont prévus pour des modèles d'hélicoptères, dont le marché, notamment à l'exportation, donne d'excellents résultats.

Le moteur à réaction de dix tonnes de poussée (CFM 56), produit par la S.N.E.C.M.A. en coopération avec la firme américaine General Electric en est à la deuxième phase de développement. Il s'agit, par un crédit massif prévu dans le présent budget, d'attaquer une phase majeure de l'opération, l'objectif étant l'année 1978 pour la certification. Les constructeurs de cellule, notamment ceux des Etats-Unis, étudient des projets d'appareils conçus autour de ce turboréacteur.

Le projet de loi de finances rectificative comportait des crédits de paiement de 325 millions de francs pour le développement du *Mystère 50*. Il s'agit d'un triréacteur, successeur du *Mystère 20*, destiné essentiellement à la clientèle américaine (il sera, par exemple, apte à traverser sans escale les Etats-Unis de côte à côte); cinquante options payantes ont déjà été recueillies; après des négociations longues et difficiles, un accord est proche entre l'administration et le constructeur sur le système de garantie de ventes et de risques économiques.

Le présent budget ne comporte pas de crédit pour *les pré-études d'avions avancés*. Les milieux aéronautiques considèrent cette lacune comme regrettable, mais il faut être conscient que trop d'incertitudes demeurent quant aux options possibles, qu'il s'agisse d'un moyen courrier entièrement nouveau, d'un moyen courrier dérivé d'un avion existant, ou d'un long courrier.

En tout état de cause, l'objectif doit être de produire un appareil qui puisse faire l'objet d'un marché substantiel, c'est-à-dire qui corresponde aux besoins des compagnies.

Le Premier Ministre a indiqué au dernier Salon du Bourget qu'une réalisation commune européenne devrait comporter, en même temps, un engagement des compagnies à acheter cet avion, ce qui nous apparaît être une nécessité primordiale.

Cette coopération européenne pourrait être aussi ouverte à une coopération plus large, par exemple avec les Etats-Unis.

Cet effort à la concertation entre constructeurs et utilisateurs doit absolument avoir des suites positives.

2. La crise actuelle et la hausse des produits pétroliers créent pour les *transports aériens* une ambiance maussade. La plupart des grandes compagnies mondiales accusent des déficits impressionnants.

L'année 1974 a été très mauvaise pour *Air France*, avec un déficit de 520 millions de francs. 1975 est également une année difficile pour différentes raisons : certains marchés, ceux du Viet-Nam et du Cambodge par exemple se sont effondrés, le marché japonais réagit mal, celui de l'Amérique du Sud subit les répercussions d'une économie défaillante ; sur l'Atlantique Nord, comme sur l'ensemble des réseaux, les résultats de recettes sont au-dessous des prévisions. Aussi, l'objectif initial de déficit réduit qui était prévu ne sera pas tenu. Notre compagnie nationale se trouve placée devant des options de stratégie commerciale : faut-il maintenir une politique commerciale de prestige, ou adopter de nouvelles méthodes de généralisation du transport aérien ?

U. T. A. résorbe son déficit, et l'année est à peu près équilibrée.

Un point encourageant est présenté par le bilan d'*Air Inter*, dont le trafic est assez soutenu. Grâce à des économies, ainsi que des fermetures ou modifications de lignes, la situation redevient bénéficiaire.

Quant aux petites compagnies, dites de « troisième niveau », si leur trafic est satisfaisant, leur structure financière est fragile. Cependant, notre pays est un des rares d'Europe où le transport aérien a pris une importante extension : c'est ainsi que l'on peut citer pour 1975 les chiffres de 500 000 passagers, 60 villes desservies, et 20 000 kilomètres de réseau. A ces chiffres, on peut ajouter qu'existent 35 lignes entre la province française et les villes européennes.

*
* *

La construction aéronautique ayant pesé lourd depuis plusieurs budgets, on note dans les autres secteurs une accumulation de retards, que les crédits proposés pour 1976 ne peuvent combler. **Leur montant ne correspond pas aux besoins d'investissement, d'autant que la priorité a été donnée au fonctionnement, au détriment de l'entretien et de l'équipement.** *Si une telle procédure devait être reconduite au cours de plusieurs exercices, elle ne pourrait l'être sans soulever des inquiétudes profondes pour l'avenir.*

*
* *

3. Concernant la navigation aérienne, la procédure de redéploiement des crédits a conduit à procéder à des arbitrages au détriment des investissements ; si l'on relève une augmentation de 26 % pour le fonctionnement, cette opération n'a pu être effectuée qu'au détriment des autorisations de programme, en diminution de 28 %.

Un autre problème posé à la navigation aérienne est celui du paiement par les usagers, en l'occurrence les compagnies aériennes, de redevances en route dont le montant s'élève à 170 millions de francs par an, versés au Trésor. Les usagers paient ainsi 60 % des dépenses nécessaires au contrôle aérien et on pourrait concevoir qu'ils disposent d'un droit de regard sur le fonctionnement et les investissements du contrôle aérien.

Plus généralement se pose le problème des relations financières de la navigation aérienne avec le budget de l'Etat : dans quelle mesure les aléas budgétaires nationaux peuvent-ils être cohérents avec les nécessités de l'évolution du trafic ?

4. Cette remarque peut être faite également pour d'autres activités, telle la *Météorologie nationale*. La politique de redéploiement budgétaire a conduit à privilégier les dépenses ordinaires (on note 80 créations d'emplois) au détriment de l'équipement. Là encore, cette politique ne pourrait être poursuivie sans dommage pendant de nombreuses années.

Relevons que la mission de service public de la *Météorologie nationale* est battue en brèche par les rigueurs d'un carcan administratif qui empêche de faire face aux besoins manifestés dans divers secteurs. Les fonds de concours pourraient être plus productifs si la *Météorologie nationale* était autorisée à pratiquer une politique commerciale plus souple.

Soulignons que l'opération de transfert de la direction et des services à Toulouse constitue un problème dominant pour la *Météorologie*, tant par ses implications financières que par les problèmes de personnel qu'il pose.

5. Si les crédits de fonctionnement, à l'exclusion cependant de l'entretien des aérodromes, ne poseront pas trop de problèmes pour 1976 dans le secteur des *bases aériennes*, il n'en est pas de même de l'équipement, dont les besoins sont particulièrement préoccupants.

Les crédits d'entretien du Titre III apparaissent insuffisants, beaucoup d'aérodromes, datant de quinze à vingt-cinq ans, nécessitant de grosses réparations. L'année 1976 s'annonce donc difficile, les crédits d'équipement pour la métropole du chapitre 53-90 (87 158 000 F) étant amputés (de 10 700 000 F) par l'opération de dévolution des aérodromes ex-O. T. A. N., dont les chambres de commerce locales prennent en charge l'exploitation commerciale, et d'autre part (de 5 millions) pour la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes métropolitains ; il s'agit en l'occurrence de moyens de lutte contre le sabotage des appareils et la piraterie aérienne.

L'opération essentielle est celle de l'extension de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur (30 millions sur 44 pour l'ensemble des aérodromes d'intérêt national) ; elle comporte le doublement de la surface de l'aéroport et l'implantation d'une nouvelle piste, par emprise sur la mer, améliorant ainsi la sécurité et diminuant les nuisances. *Nous souhaiterions recueillir du ministre des assurances quant à la nécessité immédiate de cette réalisation.*

Si on peut considérer que les dotations sont relativement satisfaisantes sur le plan national, on note une évidente pénurie pour les aéroports à intérêt régional. Quant à l'outre-mer, les crédits sont très loin de couvrir les besoins.

La situation financière de l'*Aéroport de Paris*, d'après l'hypothèse de trafic considérée comme la plus probable (une hausse de 7 % par an d'ici à 1980) conduirait au maintien d'un solde négatif du compte d'exploitation de l'ordre de 100 millions de francs jusqu'en 1979. L'ampleur et la durée du déséquilibre dépendront à moyen terme de l'évolution du trafic et des prix. Le retour à l'équilibre des comptes peut être cependant envisagé, même dans l'hypothèse d'une évolution basse de trafic, grâce à la poursuite de diverses mesures, et aussi à l'adoption d'une structure de financement adaptée aux investissements nouveaux auxquels pourrait conduire l'évolution du trafic (comportant, par exemple, un apport en capital).

6. Dans le domaine de la *Formation aéronautique*, on peut relever que l'aide de l'Etat se détériorant, nombre de jeunes ne peuvent poursuivre la formation entamée. Les crédits suivent mal l'évolution des prix, en matière de subventions de fonctionnement comme d'investissement.

Un problème préoccupant est celui du freinage du recrutement des pilotes par les compagnies, compte tenu de la conjonc-

ture, alors que des promotions de jeunes sortent des écoles après une formation coûteuse et risquent de se trouver sans emploi. Il y a là un gaspillage d'investissement sérieux.

Enfin, disparaît des crédits de l'Aviation civile un chapitre (68-90), consacré à la participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'Agence pour la Sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (A. S. E. C. N. A.). Les crédits nécessaires seront désormais inscrits au budget de la Coopération. L'A. S. E. C. N. A. a bien rempli son rôle dans des circonstances difficiles. Les conditions politiques ayant changé, il est souhaitable que la France se retire d'elle-même de l'organisation, sa présence étant maintenue en Afrique de l'extérieur, par un organisme tel que Sofreavia.

B. — Les grandes lignes chiffrées du budget.

Les chiffres montrent que ce budget fait porter l'effort sur les dépenses ordinaires et tire parti des investissements existants, les perspectives immédiates d'évolution du transport aérien se traduisent par une pause relative dans ce domaine.

I. — Les *grandes masses* du budget de l'Aviation civile évoluent comme suit :

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1975.	CREDITS prévus pour 1976.	VARIATION en pourcentage.
	(En francs.)		
Crédits de paiement :			
Dépenses ordinaires	884 376 198	1 005 305 162	+ 13,7
Dépenses en capital.....	1 483 067 000	1 456 753 000	— 1,8
Total	2 367 443 198	2 462 058 162	+ 4,0
Autorisations de programme.....	1 475 850 000	1 757 008 000	+ 19,0

II. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

1. Les mesures acquises.

Elles se montent à 93 millions de francs traduisant essentiellement l'extension en année pleine de différentes mesures, notamment la répercussion de l'augmentation des traitements et indemnités.

2. Les mesures nouvelles.

SERVICES	TOTAUX titre III.	TOTAUX titre IV.	TOTAUX généraux.
		(En francs.)	
Administration centrale.....	+ 1 837 838	— 49 893 708	— 48 055 870
Services extérieurs (personnels administratifs, ouvriers, personnel militaire et activités communes).....	+ 8 342 783	»	+ 8 342 783
Navigation aérienne.....	+ 26 606 350	+ 16 422	+ 26 622 772
Météorologie nationale.....	+ 13 475 348	+ 42 910	+ 13 518 258
Bases aériennes.....	+ 10 655 571	+ 716 100	+ 11 371 671
Transports aériens.....	+ 91 063	+ 10 214 348	+ 10 305 411
Formation aéronautique.....	+ 2 958 251	+ 628 459	+ 3 586 710
Ecole nationale de l'aviation civile..	+ 2 225 611	»	+ 2 225 611
Totaux	+ 66 192 815	— 38 275 469	+ 27 917 346

Les principales mesures nouvelles sont les suivantes :

Titre III :

En millions.

Augmentation des salaires des ouvriers	+ 7
Création d'emploi	+ 14
Moyens de fonctionnement des services	+ 38
E. N. A. C.	+ 5
Transfert du budget de la Défense	

Titre IV :

Formation aéronautique et divers	+ 5
Transfert au budget de la Coopération des crédits relatifs à la subvention de fonctionnement de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar	— 53

Les emplois supplémentaires sont les suivants :

- 120 spécialistes de la navigation aérienne ;
- 92 spécialistes de la météorologie nationale ;
- 45 personnels administratifs et divers ;
- 4 personnels des bases aériennes ;
- 22 ouvriers.

(Au surplus, la régularisation de la situation budgétaire de la rémunération des personnels temporaires des bases aériennes payés sur crédits de travaux a été entreprise grâce à l'inscription de crédits de personnels correspondant à une première tranche de 160 emplois.)

On note également un ajustement aux besoins des dotations en matériel (11,8 % d'augmentation par rapport à 1975 en moyenne), en particulier pour le matériel météo (+ 15,16 %) et pour les liaisons spécialisées assurées par les Postes et Télécommunications.

3. L'ensemble des crédits.

(Dépenses ordinaires.)

SERVICES	TOTALS titre III.	TOTALS titre IV.	TOTALS généraux.
		(En francs.)	
Administration centrale.....	60 091 611	3 210	60 094 821
Services extérieurs.....	128 281 643	»	128 281 643
Navigation aérienne.....	357 762 120	251 022	358 013 142
Météorologie nationale.....	212 667 083	655 910	213 322 993
Bases aériennes.....	103 673 365	10 946 100	114 619 465
Transports aériens.....	1 391 965	12 264 348	13 656 313
Formation aéronautique.....	74 630 934	9 606 459	8 237 393
Ecole nationale de l'aviation civile..	33 079 392	»	33 079 392
Totaux	971 578 113	33 727 049	1 005 305 162

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

III. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Si les dépenses ordinaires (Titres III et IV) suivent l'augmentation moyenne du budget général, avec un pourcentage d'augmentation de 13,7 %, la rigueur se marque pour les dépenses en capital,

dont l'ensemble diminue de 1,8 %. Dans ce secteur, les opérations essentielles concernent pour les bases aériennes l'extension sud de l'Aéroport de Nice, et pour la construction aéronautique :

— le développement de *Concorde* pour 270 millions de francs, et le démarrage de la série pour 500 millions de francs ;

— les programmes d'hélicoptères (S. A. 365, S. A. 350 et *Super Puma*) pour 36 millions de francs ;

— le moteur CFM 56, pour 436 millions de francs, en vue du lancement de la deuxième phase (certification).

	AUTORISATIONS de programme.		VARIATION	C R E D I T S de paiement.		VARIATION
	1975	1976		1975	1976	
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat	1 460 350 000	1 751 550 000	+ 291 200 000	1 468 500 000	1 447 262 000	— 21 238 000
Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat	15 500 000	5 458 000	— 10 042 000	14 567 000	9 491 000	— 5 076 000
Totaux	1 475 850 000	1 757 008 000	+ 281 158 000	1 483 067 000	1 456 753 000	— 26 314 000

Les principales différences entre les autorisations de programme ouvertes sur 1975 et celles prévues pour 1976 s'analysent comme suit :

	1975	1976
Grands programmes d'études et de développement du matériel aéronautique	980	1 265
Equipement des aéroports et routes aériennes en métropole	279,2	285

IV. — L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS PAR TITRE ET PAR PARTIE

Les tableaux suivants retracent l'évolution des crédits votés pour 1975, et ceux qui sont prévus pour 1976.

I. — Dépenses ordinaires.

	CREDITS votés pour 1975.	CREDITS PREVUS POUR 1976			DIFFERENCES entre 1975 et 1976.	
		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.....	529 039 059	+ 81 432 266	+ 39 310 093	649 781 418	+ 120 742 359	+ 22,8
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales :						
Totaux pour la troisième partie.....	43 000 594	+ 6 943 738	+ 2 548 506	52 492 838	+ 9 492 244	+ 22,1
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services :						
Totaux pour la quatrième partie.....	189 578 296	+ 1 245 512	+ 21 159 900	211 983 708	+ 22 405 412	+ 11,8
Cinquième partie. — Travaux d'entretien :						
Totaux pour la cinquième partie.....	19 404 052	»	+ 948 705	20 352 757	+ 948 705	+ 4,9
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.						
Totaux pour la sixième partie.....	27 463 679	+ 3 390 102	+ 2 225 611	33 079 392	+ 5 615 713	+ 20,4
Septième partie. — Dépenses diverses :						
Totaux pour la septième partie.....	3 888 000	»	»	3 888 000	»	»
Totaux pour le titre III.....	812 373 680	+ 93 011 618	+ 66 192 815	971 578 113	+ 159 204 443	+ 19,6
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES						
Première partie. — Interventions politiques et administratives :						
Totaux pour la première partie.....	49 893 918	»	— 49 893 918	Mémoire.	— 49 893 918	— 100
Troisième partie. — Action éducative et culturelle						
Totaux pour la troisième partie.....	11 293 600	»	+ 1 790 551	13 084 151	+ 1 790 551	+ 15,8
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....						
Totaux pour la quatrième partie.....	Mémoire.	»	»	Mémoire.	»	»
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt général :						
Totaux pour la cinquième partie.....	10 815 000	»	+ 9 827 898	20 642 898	+ 9 827 898	+ 90,9
Totaux pour le titre IV.....	72 002 518	»	— 38 275 469	33 727 049	— 38 275 469	— 53,2
Totaux pour les titres III et IV.....	884 376 198	+ 93 011 618	+ 27 917 346	1 005 305 162	+ 120 928 964	+ 13,7

II. — Dépenses en capital.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Votées pour 1975.	Prévues pour 1976.	Différence.		Votés pour 1975.	Prévus pour 1976.	Différence.	
			En valeur absolue.	En pour- centage.			En valeur absolue.	En pour- centage.
TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT								
Troisième partie. — Transports, commu- nications et télécommunications :								
Totaux pour la troisième partie..	1 391 350 000	1 687 922 000	+ 296 572 000	+ 21,3	1 397 000 000	1 376 667 000	— 20 333 000	— 1,5
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie...	16 000 000	14 824 000	— 1 176 000	— 7,9	16 500 000	15 200 000	— 1 300 000	— 8,5
Septième partie. — Equipements admi- nistratifs et divers.....								
	Mémoire.	2 209 000	+ 2 209 000		Mémoire.	2 209 000	+ 2 209 000	
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole :								
Totaux pour la huitième partie..	53 000 000	46 595 000	— 6 405 000	— 13,7	55 000 000	53 186 000	— 1 814 000	— 3,4
Totaux pour le titre V....	1 460 350 000	1 751 550 000	+ 291 200 000	+ 19,9	1 468 500 000	1 447 262 000	— 21 238 000	— 1,5
TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENTS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT								
Sixième partie. — Equipement culturel et social :								
Totaux pour la sixième partie...	5 500 000	5 458 000	— 42 000	— 0,8	4 567 000	5 288 000	+ 721 000	+ 15,8
Huitième partie. — Investissements hors de la métropole.....								
	10 000 000	»	— 10 000 000	— 100,0	10 000 000	4 203 000	— 5 797 000	— 58,0
Totaux pour le titre VI.....	15 500 000	5 458 000	— 10 042 000	— 64,8	14 567 000	9 491 000	— 5 076 000	— 34,8
Totaux pour les dépenses en capital.	1 475 850 000	1 757 008 000	+ 281 158 000	+ 19,0	1 483 067 000	1 456 753 000	— 26 314 000	— 1,8

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

Le pourcentage de réalisation, à la fin du VI^e Plan, sera très inférieur aux prévisions : il ne sera que de 76,5 % pour les autorisations de programme et de 62,1 % en ce qui concerne l'exécution. Il y a lieu de noter que la construction aéronautique n'entre pas dans la compétence du Comité des Transports aériens du VI^e Plan. *Les grands programmes ont cependant pesé très lourd dans l'ensemble des budgets de cette période, et leurs poids est une des causes du niveau modeste de réalisation du Plan.*

1° Navigation aérienne en route.

Le taux de réalisation en valeur (francs courants) est de 91,2 %, mais en volume il est seulement de 74 %.

Il convient de noter que les services rendus font l'objet d'une rémunération partielle par les usagers, notamment par les compagnies aériennes.

2° Météorologie.

Le taux de réalisation en valeur (francs courants) est de 83,1 % correspondant à un taux en volume de 65,4 %. L'écart est donc sensible.

Si le niveau de l'infrastructure de base a pu être maintenu, on enregistre des retards dans l'automatisation, ainsi que dans l'équipement en matériel d'acquisition et de traitement des données. Les activités d'assistance croissent chaque année.

3° Aérodrômes métropolitains.

Le taux de réalisation de ce programme n'est que de 60,4 % en valeur et de 48,7 % en volume. Toutefois, ces taux diffèrent sensiblement, suivant la catégorie de l'aérodrome. Une priorité a été accordée à la construction de l'aéroport de Lyon-Satolas, ouvert en avril 1975. Les aéroports à trafic international important ont été privilégiés.

Le programme consacré aux aérodrômes métropolitains comporte un financement double, celui de l'Etat et des collectivités. Les

résultats mentionnés ne concernent que la réalisation du financement de l'Etat. Le financement de la part « collectivités » a été réalisé à 98 % en valeur. Quant aux objectifs, les aménagements justifiés par des insuffisances d'équipement ou des renouvellements de matériels anciens ont été réalisés conformément au plan ; il faut noter que l'adaptation à l'accroissement de trafic et la réception d'appareils de type nouveau n'ont pu être réalisées conformément aux prévisions, ce qui ne paraît pas cependant devoir entraîner de conséquences fâcheuses, compte tenu du freinage du taux de croissance du trafic en 1973 et 1974, par rapport aux prévisions. On peut également tirer la même conclusion du retard du développement de l'aviation générale car les prévisions de trafic ne seront pas atteintes fin 1975.

4° *Formation aéronautique.*

Le taux de réalisation de ce programme est faible, limité à 65,2 % en valeur et 53,5 % en volume.

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

Le taux de réalisation de ce programme est satisfaisant avec 99,5 % en valeur et 83,9 % en volume. Cependant, si les opérations d'infrastructure prévues ont été réalisées, l'équipement en matériel subira un certain retard.

DEUXIEME PARTIE

L'EXAMEN DES CREDITS ET L'ACTIVITE DE L'AVIATION CIVILE

A. — Les transports aériens.

I. — GÉNÉRALITÉS SUR LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

La construction aéronautique connaît des difficultés tenant à diverses causes, telles que :

— le suréquipement des compagnies, alors qu'elles ont à faire face à la crise du transport aérien ;

— la concurrence des matériels américains, conséquence, notamment, de l'évolution des cours du dollar lors de ces derniers mois.

« La France ne saurait, bien sûr, renoncer à une telle industrie (aéronautique) qui reste pour elle l'un des éléments les plus essentiels de son indépendance nationale et de sa renommée internationale », a déclaré M. Jacques Chirac, Premier Ministre, au dernier Salon de l'aéronautique du Bourget, ajoutant que « la France offrira prochainement à ses partenaires européens de travailler en commun à la conception d'un avion civil ».

La coopération européenne n'exclut pas toutefois le développement d'une coopération avec d'autres pays, notamment avec les Etats-Unis essentiellement pour faciliter les débouchés et l'accès au marché américain. Cette coopération peut d'ailleurs s'exercer sous une forme bilatérale ou multilatérale.

Mais, si des études relatives au lancement d'un nouveau programme civil ont bien commencé, les incertitudes sur la nature de ce programme, son maître d'œuvre, les coopérants éventuels, la date optimale de lancement, sont telles que, fort opportunément, le présent budget ne prévoit pas de crédits à cette fin.

Pour 1976, seront affectés aux grands programmes de construction aéronautique 1 265 millions de francs d'autorisations de programme et 1 080 millions de francs de crédits de paiement. Ces

dotations sont consacrées principalement au moteur de 10 tonnes CFM 56 (436 millions de francs d'autorisations de programme) et au Concorde (270 millions de francs pour le développement et 500 millions de francs pour le lancement de la série).

II. — LES PROGRAMMES DU CHAPITRE 53-24.

a) *Concorde* (1).

Le développement s'achève puisque l'appareil vient d'obtenir sa certification et entrera en service au début de 1976. Des crédits sont prévus pour la suite des mises au point, après l'entrée en service. Mais, faute de perspectives commerciales suffisantes il n'a, bien entendu, pas été jugé opportun de prévoir le lancement de versions développées. Le chapitre 53-24 comporte en outre un crédit pour *le lancement de la série*, compte tenu du faible nombre d'exemplaires de Concorde lancés en fabrication.

Au moment où les premiers avions de série ont été mis en fabrication, il était espéré la fabrication d'au moins cent cinquante appareils et c'est sur cette quantité que le coût de l'apprentissage en début de série devait être amorti. Compte tenu de la conjoncture actuelle, seize avions seulement ont été lancés. Les frais de démarrage ne peuvent évidemment pas être répartis sur seize appareils, car le prix de vente qui en résulterait ne pourrait pas être toléré sur le marché.

A cette fin, une convention entre la S. N. I. A. S. et l'Etat a été établie en juin 1975. Le dispositif prévu pour la compensation des frais excédentaires s'accompagne de mesures destinées à améliorer la gestion générale du programme, sous le contrôle des services techniques du Ministère de la Défense et du Secrétariat d'Etat aux Transports.

Il fixe pour les seize appareils de série, dont la réalisation a été approuvée par les gouvernements français et britannique en juillet 1974 :

- un calendrier précis ;
- des montants forfaitaires ;
- des règlements liés aux résultats acquis.

(1) Voir en annexe n° 1, le point sur Concorde avant la mise en exploitation commerciale.

La convention prévoit l'intervention d'un avenant en cas de changement des conditions d'exécution du programme, notamment si le nombre d'avions dont la fabrication est autorisée varie ou si des ventes interviennent au-delà des neuf avions vendus à ce jour.

L'application des dispositions financières de la convention est enfin subordonnée à l'inscription des crédits correspondants au budget de l'Aviation civile.

— Hors frais financiers, le montant de la compensation a été fixé forfaitairement pour la S. N. I. A. S. à 917 millions de francs avec révision de prix pour les dépenses postérieures au 1^{er} juin 1974. Les frais financiers sont estimés à 500 millions de francs environ.

— Pour la S. N. E. C. M. A. la convention de démarrage est en cours de négociation.

— *Au total, les frais de démarrage de la série des seize premiers Concorde peuvent être estimés, jusqu'en 1978, à près de 2 milliards de francs*

— Le montant de ces frais excédentaires, supportés dans un premier temps par l'Etat aux termes de la convention précitée, sont stipulés en cas de poursuite de la série, remboursables dans certaines conditions par les industriels sous forme de redevances (1).

L'inscription au budget de 1976 de 500 millions de francs représente une partie de la compensation prévue par la convention.

Il est donc à envisager des crédits supplémentaires pour couvrir les versements aux industriels selon les échéanciers imposés par la fabrication des seize premiers avions qui se poursuivra jusqu'en 1978.

Sur les seize exemplaires en fabrication, quatre ont été achetés par Air France et cinq par British Airways (2). Si la sortie des premiers appareils est accélérée, le seizième doit voler au milieu de l'année 1978 seulement.

Pour une série limitée à seize appareils, il est très difficile d'estimer un prix de vente théorique destiné à couvrir la totalité des dépenses de la série.

(1) Il va de soi que les sommes récupérées par l'Etat seront très faibles comparées aux dépenses effectuées.

(2) Concernant les tarifs pratiqués, les études de marché entreprises par Air France et British Airways montrent que le tarif optimum sur le plan de la rentabilité en exploitation se situe, pour *Concorde*, aux alentours du prix du billet première classe augmenté de 15 %. Bien entendu, des ajustements sont à apporter à cette valeur moyenne, en fonction des caractéristiques commerciales propres aux différents itinéraires exploités.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne les routes à destination de Rio de Janeiro, les accords tarifaires sont en cours de conclusion, au sein de l'I. A. T. A., sur la base première classe plus 20 %, ce qui paraît adapté au marché sud-américain.

En effet, les cent cinquante appareils projetés initialement devaient être produits à une cadence industrielle de trois avions par mois et leurs coûts pouvaient faire l'objet d'estimations précises basées sur l'expérience.

Par ailleurs les frais fixes s'amortissaient sur cent cinquante avions et une légère erreur sur leur estimation ne devait pas entraîner de modification sensible sur le prix de chaque appareil.

Il en va différemment pour les seize avions en raison notamment des incertitudes qui subsistent sur le prix de revient de la part britannique et du fait que très vraisemblablement les frais fixes devraient être théoriquement amortis sur quatorze appareils seulement. Les deux premiers avions de série, en effet, qui ont été utilisés pour les essais en vol ne pourront sans doute pas être vendus à des compagnies aériennes, en raison des dépenses trop élevées que nécessiterait leur remise au standard de la série.

a) *Les crédits budgétaires affectés à l'opération en France couvrent, en plus des dépenses communes ci-dessus, les taxes, les dépenses dans les établissements d'Etat et des dépenses propres à notre pays. Ils se répartissent de la façon suivante pour les dépenses de développement depuis le début de l'opération.*

Taxes comprises.

	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs).		CREDITS de paiement (en millions de francs).	
		Cumul.		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	742	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
1975	560	7 968,5	510	7 810

Le coût total de développement pour la part française est estimé à 8 830 millions de francs, taxes comprises, cette somme couvrant les dépenses prévues jusqu'en 1978, pour la S. N. I. A. S. et la S. N. E. C. M. A.

b) *Les prêts* accordés par le Trésor, pour la fabrication de la série, s'élèvent à 1 049,3 millions de francs.

Le remboursement de ces prêts aurait dû commencer dans le courant du deuxième semestre 1974.

Compte tenu de la situation commerciale actuelle et de l'importance du découvert de fabrication, la S.N.I.A.S. et la S.N.E.C.M.A. ont obtenu un report de trois ans pour le remboursement des premières échéances. Le remboursement sera en partie assuré grâce aux versements effectués au titre des conventions de démarrage.

L'avenir commercial de l'appareil dépend notamment de l'accueil qui lui sera réservé sur le continent américain. En tout état de cause, les résultats acquis au cours des vols d'endurance, et notamment sur le parcours Lisbonne—Caracas, long de 6 575 kilomètres, soit 575 kilomètres de plus que le parcours Paris—New York, permettent de confirmer les brillantes performances de l'appareil.

Cependant, Concorde a été essentiellement conçu pour être mis en exploitation sur la ligne Paris—New York, axe privilégié où se rencontre la haute densité de clientèle à laquelle s'adresse le transport supersonique. Sur cette route, qui peut être parcourue sans escale et en majorité à vitesse supersonique, le gain de temps par rapport aux appareils subsoniques présente un maximum d'attraits.

Les avantages commerciaux offerts par la liaison Paris—New York se retrouvent, bien qu'à un moindre degré, sur Paris—Washington. Air France dispose par ailleurs d'un permis d'exploitation pour ces deux aéroports.

Tout naturellement, les demandes d'exploitation déposées par Air France auprès des autorités fédérales américaines portent donc sur Paris—New York à la fréquence maximale de deux vols journaliers, et sur Paris—Washington à la cadence maximale d'un vol par jour. British Airways a d'ailleurs déposé des demandes analogues au départ de Londres.

Air France a prévu de commencer à desservir New York à raison d'un vol par jour et Washington à raison de trois vols par semaine, dans le courant de 1976.

Aux Etats-Unis, la procédure dite de « Déclaration d'impact sur l'environnement », engagée par la F. A. A. (Agence fédérale de l'Aviation) se poursuit. Le 13 octobre, le Département des Transports américain a publié sans prendre position, la déclaration finale d'impact, en demandant aux intéressés leurs ultimes commentaires écrits, afin de préparer une audience publique le 5 janvier 1976 à Washington. A l'issue de cette audience, le Ministre américain des Transports doit prendre position dans les trente jours suivants.

Nous devons donc attendre les conclusions des autorités concernées, qui seront décisives pour l'avenir de l'appareil.

b) *Airbus.*

Le développement de cet avion est achevé et si de nouvelles versions sont envisagées, il n'est pas prévu de lancement immédiat. Cet appareil a un excellent rendement ; les contrats progressent favorablement, malgré une concurrence acharnée.

La situation concernant les commandes et options de l'Airbus A-300 est la suivante, en septembre 1975 :

CLIENTS	VERSIONS	COMMANDES	OPTIONS
Air France	B/2	6	10
Air Siam	B/4	(*) 1	(*) 1
Germanair	B/4	2	»
Indian Airlines	B/2	3	3
Korean Airlines.....	B/4	6	»
Lufthansa	B/2	3	9
Trans European.....	B/1	1	»
Airlines	B/4	1	1
S. A. A. (South African Airways).....	B/2	4	4
Total		27	28
		55	

(*) Sous réserve d'accord des gouvernements sur le financement.

Face à l'extrême concurrence des constructeurs américains d'avions civils à grande capacité, dans un marché mondial en pleine récession, les résultats obtenus récemment par l'Airbus européen sont substantiels, ainsi que l'atteste le tableau suivant :

Commandes depuis début 1975 :

A-300	8
D. C. 10-10.....	0
D. C. 10-30.....	3
D. C. 10-40.....	0
L.-1011	4
B-747.	16

Concernant les appareils en fabrication, du côté allemand, les fabrications sont autorisées sans restriction jusqu'au soixante-huitième appareil alors que, pour le moment, le Gouvernement français a autorisé les tranches 53-68 et 69-83 en ce qui concerne les approvisionnements à long cycle.

Deux versions de l'Airbus A-300 sont actuellement commercialisées : les versions B/2 et B/4.

La version B/2, commandée par Air-France, Lufthansa, Indian Airlines et South African Airways, permet le transport de 250 passagers sur 3 700 kilomètres environ. La capacité de l'appareil varie entre 220 et 345 passagers, suivant les aménagements commerciaux retenus. De plus, de vastes soutes (140 mètres cubes) permettent le transport de près de 30 tonnes de fret. La majeure partie de ce fret peut être chargée dans des conteneurs ou palettes standard, communs à ceux des autres appareils gros porteurs.

Les moteurs General Electric CF6-50 de 51 000 livres de poussée (à la réalisation desquels la S.N.E.C.M.A. participe pour 27 %) sont identiques à ceux des D.C. 10-30 longs courriers.

Particulièrement bien adapté à la desserte du réseau moyen courrier européen, l'A/300 B/2 offre, par rapport à ses concurrents de la génération précédente, tel le Boeing 727-200, des avantages

très importants sur les plans de la consommation de carburant, de l'emport de fret, du niveau de bruit au voisinage des aéroports, et, plus généralement, de l'économie d'exploitation.

La version B/4 (Korean Airlines, Germanair, T. E. A.) diffère de la version B/2 par le rayon d'action : elle permet le transport de 250 passagers sur 4 800 kilomètres environ. La capacité, la motorisation, les dimensions de la B/4 sont identiques à celles de la version B/2, mais les masses sont plus élevées. Cette version est particulièrement bien adaptée aux réseaux moyen-long courrier. Air-France a décidé d'utiliser cette version pour remplacer ses Boeing 707 sur certaines liaisons : Moyen-Orient, Extrême-Orient avec escales intermédiaires, réseau Caraïbes, ...

Outre les versions B/2 et B/4, la famille Airbus est susceptible de se développer à l'avenir dans les directions suivantes :

— A-300 B/10 : c'est un appareil raccourci pour ramener la capacité de 250 à 210 passagers environ, afin de répondre aux besoins des compagnies aériennes qui estimeraient la capacité des B/2 et B/4 trop grande actuellement ;

— A-300 C/F : ces versions convertibles/fret sont spécialisées pour le transport de fret. Outre les vastes soutes du pont inférieur des versions B/2 et B/4, le pont supérieur, équipé d'une porte de grande dimension et d'un système de chargement particulier, peut également recevoir des conteneurs, portant la capacité totale d'emport de fret à près de 50 tonnes.

— A-300 B/9 : cette version allongée permettra l'emport d'environ 330 passagers (au lieu de 250) sur les mêmes étapes que B/2 - B/4. Destinée à suivre l'évolution du trafic des compagnies ayant opté pour l'A-300 B/2 - B/4, cette version n'est pas prévue avant le début de la prochaine décennie ;

— A-300 B/11 : cette version quadrimoteur, équipée de moteurs de la classe du CFM-56 développé par General Electric - S.N.E.C.M.A., est prévue pour remplacer, dans le courant de la décennie 1980, les B-707 et DC 8 par un appareil de capacité légèrement accrue (200 places) et capable de transporter du fret en conteneurs, sur des étapes de plus de 10 000 kilomètres.

Le développement de chacune de ces versions sera éventuellement décidé lorsqu'un débouché commercial sera prévisible.

L'évolution de l'aide de l'Etat a été la suivante :

	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs).		CREDITS DE PAIEMENT (en millions de francs).	
		Cumul.		Cumul.
1967 et avant.....	20	20	19	19
1968	90	110	68	87
1969	»	110	23	110
1970	326	436	227	337
1971	330	766	310	647
1972	320	1 086	415	1 062
1973	326	1 412	290	1 352
1974	255	1 667	263	1 615
1975	132	1 799	184	1 799

c) *Mercuré.*

Cet appareil est très apprécié par Air Inter qui en est le seul client pour les dix appareils construits.

Aucune commande ou option n'est actuellement enregistrée et aucune démarche commerciale n'est plus effectuée. L'avenir est à considérer dans la perspective d'une motorisation plus puissante, qui en ferait un moyen-courrier. Le futur moteur CFM 56 peut apporter une solution.

Selon un nouveau projet, le Mercuré bi CFM 56 conserverait de nombreux éléments du Mercuré 100. Equipé de deux moteurs CFM 56, ayant une poussée supérieure à celle des moteurs du Mercuré 100, ce nouveau Mercuré emporterait 147 passagers (ou standard A.F.) au lieu de 135, et aurait un rayon d'action de 2 900 kilomètres au lieu de 1 800.

Les caractéristiques de l'appareil pourraient évoluer en fonction du développement du moteur CFM 56.

d) *Mystère 50.*

Le Mystère 50 a fait l'objet d'une inscription budgétaire dans le troisième projet de loi de finances rectificative : 450 millions de francs en autorisations de programme et 325 millions de francs en crédits de paiement à répartir entre la S.N.I.A.S. et les Avions Marcel Dassault. Il s'agit d'un triréacteur pour lequel les études de marché sont favorables, successeur du Mystère 20 ; destiné à la

clientèle américaine, il a déjà recueilli cinquante options payantes. Le Gouvernement conclut avec la Société Avions Marcel Dassault un accord sur les conditions de garantie de vente et de risques économiques.

e) *Hélicoptères.*

Ce secteur reste très actif. L'effort de renouvellement est remarquable et son avenir est assuré.

1° Super Puma et moteur 1 800 CV.

Il s'agit de deux opérations nouvelles associées.

L'hélicoptère lourd, Puma SA 330, dont la première vente à l'exportation remonte à 1968 a été vendu à plus de 400 exemplaires. L'Aérospatiale présente le programme Super Puma afin de se maintenir en bonne position concurrentielle, et garder les ventes de cette série au haut niveau qu'elles ont atteint.

Le programme SA 331 devrait conduire au premier vol du prototype en 1977 et aux premières livraisons début 1979.

Turboméca a présenté un projet de nouveau moteur de 1 800 CV dont le programme s'étend sur six années environ et qui est cohérent avec celui du Super Puma.

Bien qu'en Europe le marché de l'hélicoptère de 6/8 tonnes soit stagnant, le marché mondial est en développement de l'ordre de 6 % par an.

De 1976 à 1984, la S.N.I.A.S. avec des hypothèses prudentes estime réaliser entre 550 et 1 000 ventes (civiles et militaires) de Puma et Super Puma.

2° SA 365.

Les résultats obtenus avec le SA 360 ont incité l'Aérospatiale à préparer une version bimoteur de l'appareil en lui apportant le minimum de modifications.

Cet appareil équipé de deux moteurs Turboméca « Arriel » a effectué son premier vol le 24 janvier 1975.

Les hélicoptères SA 360 et SA 365 remplaceront l'Alouette III (fabriquée à 1 400 exemplaires) à partir de 1976, la version bimoteur SA 365 étant particulièrement destinée au marché civil en raison de la sécurité accrue de sa formule.

3° AS 350.

Il s'agit d'un hélicoptère 4/5 places, destiné essentiellement au marché civil, et pour lequel des solutions nouvelles ont été adoptées afin d'abaisser le prix de revient. Il sera fait appel, dans la mesure du possible, à des éléments déjà produits en série pour l'automobile ou l'aviation générale.

Cet hélicoptère succédera à l'Alouette II qui aura été vendu à plus de 1 300 exemplaires.

Le marché est très sensible au prix de vente ; une étude approfondie des coûts de construction ayant été faite, les perspectives de vente du AS 350 sont bonnes.

III. — LE MOTEUR CFM 56

Une autorisation de programme de 436 millions figure au budget pour le moteur CFM 56, de 10 tonnes de poussée, qui entre dans la deuxième phase, la phase de certification, qui pourrait être obtenue en 1978 (les crédits de paiement s'élèvent à 412,172 millions).

a) *Caractéristique du moteur CFM 56.*

Les essais au banc qui ont débuté en juin 1974 permettent de dégager un certain nombre de données :

— *bruit* : l'objectif que se sont fixés la S. N. E. C. M. A. et General Electric est d'avoir un moteur dont le bruit soit très nettement inférieur (d'environ 10 dB) aux exigences des réglementations en vigueur. Les essais en cours montrent que cet objectif est déjà atteint pour certains points de mesure ;

— *pollution* : les premiers essais montrent que le moteur est nettement moins polluant que les moteurs actuels. D'ores et déjà les émissions d'anhydride carbonique et d'oxyde d'azote sont compatibles avec les exigences de réglementation envisagées pour 1979, que ne peuvent satisfaire les moteurs actuels dans cette gamme de poussée ;

— *consommation* : les mesures faites au banc montrent que la consommation de carburant, par tonne de poussée, est d'environ 20 % inférieure à celle des moteurs actuellement en service.

b) *Modalités de financement de l'opération.*

L'Etat finance une très grande partie des dépenses de la S.N.E.C.M.A. pour le développement du moteur et la totalité des dépenses d'investissements nécessaires au Centre d'essais des propulseurs (établissement relevant du Ministère de la Défense) pour les essais du moteur qui doivent s'y dérouler.

Le reste des dépenses est à la charge de la S.N.E.C.M.A. qui, par ailleurs, doit chercher le concours d'autres industriels européens.

L'Etat a déjà participé au financement d'une première phase dite de démonstration : 134 millions de francs ont été affectés au budget de 1971 à 1975 afin d'être versés à la S. N. E. C. M. A. pour cette phase dont le coût total chez l'industriel est de 171 millions de francs courants et, d'autre part, 40 millions de francs d'autorisation de programme ont été réservés au C. E. P. R. pour lancer les premiers investissements.

Au budget de 1975 a figuré une dotation de 181 millions de francs qui servent à financer le début de la seconde phase dite de certification.

Par conséquent, fin 1975, 355 millions de francs auront été dévolus au programme ; l'effort budgétaire devra se poursuivre en 1976, 1977 et 1978 pour que l'objectif fixé soit atteint.

Les crédits prévus au projet de budget 1976 sont cohérents avec cet objectif.

c) *Le montant des dépenses déjà engagées se répartit de la façon suivante :*

Total inscrit au budget (y compris le budget 1975) depuis le début du programme :

Autorisations de programme.....	355 millions de francs.
Crédits de paiement.....	331,2 millions de francs.

Dépenses propres de la S.N.E.C.M.A. au 30 juin 1975 : 111 millions de francs, dont 64 millions de francs au titre de la certification engagée sous sa seule responsabilité.

Le coût total de la part européenne de l'opération jusqu'à la certification en 1978 reste estimée à 1 170 millions de francs aux conditions de janvier 1971, soit 1 124 millions de francs pour la S.N.E.C.M.A. (et autres européens) et 46 millions de francs pour le Centre d'essais des propulseurs (établissement relevant du Ministère de la Défense).

Dans le protocole, en cours de rédaction pour la phase de certification, l'aide de l'Etat pour cette phase sera définie. Elle devra permettre la certification à la mi-1978.

d) *Débouchés envisagés.*

Les contacts commerciaux pris à ce jour permettent d'envisager pour 1980 les utilisations suivantes du moteur :

— r e m o t o r i s a t i o n des avions long-courriers américains Douglas DC 8-60 et Boeing 707-320 ;

— motorisation d'un nouvel avion moyen-courrier européen de 150/180 places ou d'un dérivé d'avion actuel (Mercury, avion britannique BAC 111, Douglas DC 9, Boeing 737...);

— motorisation d'avions militaires de transport.

Entre 1980 et 1985 aura très vraisemblablement été lancé au moins un nouvel avion américain moyen-long-courrier (le projet Boeing 7 × 7 par exemple).

Le CFM 56 est sur les rangs en concurrence avec le JT 10 D de poussée équivalente que Pratt et Whitney développe actuellement. Le projet Airbus quadriréacteur très long-courrier devrait entrer en service vers 1985 avec quatre CFM 56 si une décision de lancement est prise dans les années à venir.

En 1985, le total des moteurs produits depuis le début de la série pourrait se situer vers 1 000 unités, le chiffre de 3 000 devant être atteint vers 1993-1995.

Le marché potentiel d'un moteur de 10 tonnes de poussée est estimé à 6 000 moteurs pour 1990 ; ce marché devant s'ouvrir en 1978-1979. Malgré la concurrence du moteur JT 10 D que Pratt et Whitney développe de son côté, la S. N. E. C. M. A. et General Electric espèrent prendre la moitié de ce marché, soit vendre 3 000 moteurs et leurs rechanges.

La coopération de la S.N.E.C.M.A., que nous pouvons féliciter, avec General Electric étant prometteuse, il apparaît que l'avenir du CFM 56 se présente sous de bons auspices.

IV. — LA S.N.I.A.S.

Bien que la tutelle de cette entreprise nationale soit du ressort du Ministère de la Défense, il y a lieu d'évoquer dans ce rapport la situation de la S.N.I.A.S. qui accuse, pour 1974, un déficit de 363,8 millions (soit un million de francs par jour) imputable au secteur « avions » et particulièrement aux avions civils, par suite de la récession du transport aérien coïncidant avec l'introduction sur le marché de produits nouveaux. En revanche, le secteur hélicoptères connaît une expansion sans précédent.

En janvier 1974, la S.N.I.A.S. avait été organisée sur le modèle d'une société régie par la loi de 1966, avec un conseil de surveillance qui contrôle un directoire : la gestion est actuellement très critiquée, et les structures de la S.N.I.A.S. viennent d'être réorganisées. *Il est indispensable de sortir le plus rapidement possible de la confusion actuelle.*

V. — LES MODALITÉS DE L'AIDE DE L'ÉTAT

Rappelons ici que nous avons souligné qu'une concertation entre constructeurs et utilisateurs devrait aboutir à ne plus construire d'appareils qui se révèlent difficilement vendables, ainsi que l'a souligné la Cour des Comptes dans son rapport annuel.

La Cour des Comptes a en effet, dans son rapport annuel, formulé des observations sur la participation des finances publiques au lancement de certains matériels aéronautiques ; ces observations étant consacrées cette année aux concours financiers publics à la construction des avions Airbus et Mercure après avoir été précédemment consacrées à Concorde. L'importance des fonds maniés et le soutien apporté par l'Etat justifient en effet un contrôle rigoureux. Notre collègue, M. André Fosset, a mis en relief dans un rapport spécial les principales observations de la Cour des Comptes à ce propos, à savoir qu'une meilleure étude préalable des marchés réels et la conclusion d'accords de financement plus réalistes auraient pu permettre d'éviter des décisions onéreuses pour les finances publiques. *La Cour observe cependant que, comme le relève M. Fosset dans son rapport, dans tous les pays étrangers*

disposant d'une industrie aéronautique, celle-ci bénéficie du soutien financier de l'Etat.

La Cour des Comptes a également relevé les imperfections du système des « avances remboursables » pour l'aide au lancement de matériels qui, du fait de la non-réalisation de prévisions en matière de vente, constituent en fait de véritables subventions à fonds perdus.

Elle observe que c'est le budget général qui alimente en ressources le compte spécial créé pour financer ces avances.

Les modalités de l'aide de l'Etat sont précisées dans le « rapport au Parlement sur les fonds publics attribués à titre d'aides aux entreprises industrielles », présenté en annexe au projet de loi de règlement pour 1973.

D'une manière générale l'Etat ne participe qu'au financement du développement des avions ou des moteurs, et non au financement de la construction en série.

L'importance de la participation est fonction de l'ampleur des programmes et des accords de coopération ; *elle peut aller jusqu'à un financement total du développement, comme c'est le cas pour Concorde par exemple.*

Les aides sont soit forfaitaires, soit en régie ; il est prévu que les sommes versées sont remboursées par le paiement de redevances prélevées sur le produit des ventes.

Les modalités particulières à chacun des quatre grands programmes aéronautiques sont les suivantes :

a) *Concorde.*

Il s'agit là d'une régie ; *l'Etat rembourse la totalité des dépenses des deux principaux constructeurs français sous réserve que l'opportunité de ces dépenses soit préalablement reconnue par les services officiels.*

Les services officiels ont conclu en 1975 un contrat forfaitaire avec la S. N. I. A. S. pour la terminaison du programme de développement ; un contrat du même type est en cours de négociation avec la S. N. E. C. M. A.

En échange de sa participation, l'Etat perçoit une redevance pour chaque appareil vendu. Compte tenu de la situation du marché, il s'agit, en fait, d'une subvention pure et simple.

b) *Airbus.*

L'Etat a financé les dépenses de *développement*. Aux termes des accords internationaux conclus le 29 mai 1969 (convention-cadre pour la version de base B1) et le 9 août 1974 (accord-cadre pour les versions développées B2 et B4), la répartition des dépenses de financement entre les pays est la suivante, aux conditions économiques de janvier 1968, époque du début du programme :

- France : 42 % ;
- R. F. A. : 42 % ;
- Pays-Bas : 6,6 % ;
- Espagne : 2 % (versement en nature sous forme de livraison gratuite des premiers éléments de série) ;
- Hawker Siddeley : 7,4 % (à titre privé, mais y compris une participation antérieure du Royaume-Uni de 15,1 millions de francs).

Le financement français est forfaitaire, remboursable sur une série de 360 avions, revisable en fonction des conditions économiques. Il s'est exercé au bénéfice de l'Aérospatiale pour tous les travaux dont elle assure la maîtrise d'œuvre (y compris les travaux de développement liés au programme chez les fabricants d'équipement).

De plus l'Etat a financé à la S. N. E. C. M. A. l'industrialisation de la fabrication des éléments du moteur que la société française exécute en sous-traitance de General Electric ; ces avances consenties à la S. N. E. C. M. A. sont aussi remboursables sur la série des moteurs produits pour l'Airbus.

c) *Mercure.*

Dès 1967, la Société des Avions Marcel Dassault envisageait un programme d'avion civil pour étapes courtes. Une position de principe favorable était prise à l'automne 1968 et concrétisée par la signature en avril 1969 d'un protocole d'accord fixant les modalités de la participation financière de l'Etat entre, d'une part, le Ministre de la Défense nationale et des Transports, avec l'accord du Ministre de l'Economie et des Finances et la Société des Avions Marcel Dassault, d'autre part.

La participation du Gouvernement français a été fixée forfaitairement à 80 % de la part française (55 % du total) du montant estimé par le constructeur ; et il a été tenu compte de l'évolution des conditions économiques.

Le remboursement de l'aide de l'Etat devait s'effectuer par prélèvement d'une redevance sur les ventes. Cependant le 5 avril 1972, un avenant au protocole d'accord du 9 avril 1969 définissait un nouveau calendrier de remboursement de l'aide financière accordée par l'Etat, qui était ainsi reporté au 45^e avion, afin de permettre l'introduction, sur le marché de l'appareil à un prix attractif. *Du fait de l'arrêt de la série à dix appareils, les perspectives de remboursement sont actuellement nulles.*

L'opération a comporté deux phases :

— la première avait un coût de 186 millions de francs aux conditions économiques d'avril 1968 ; la part de l'Etat pour cette phase s'est montée à 133 millions de francs (courants), auxquels il faut ajouter 5 millions de francs pour les établissements d'Etat ;

— la deuxième est chiffrée à 569 millions de francs aux conditions d'avril 1968 auxquels il faut ajouter 50 millions de francs pour atténuation de bruit et l'atterrissage tout temps. La part de l'Etat a été de 387 millions de francs en francs courants.

d) *CFM 56.*

L'Etat a déjà participé au financement d'une première phase dite de démonstration. Sur un total de 171 millions de francs courants de dépenses estimé par la S. N. E. C. M. A. pour cette phase, l'Etat a couvert 134 millions de francs.

L'Etat assure d'autre part le financement des investissements indispensables au Centre d'essais des propulseurs (établissement du Ministère de la Défense).

Un protocole en cours d'élaboration fixera la participation de l'Etat au financement de l'opération jusqu'à la certification des moteurs prévue mi-1978. Cette participation sera à caractère forfaitaire.

Les versements de l'Etat seront remboursés sur la série, selon des modalités en cours d'étude. Elles sont étudiées pour que l'Etat soit remboursé en francs courants avant la vente du 3 000^e moteur, les remboursements afférents aux rechanges continuant par la suite.

D'autre part, une partie des dépenses restera à la charge de la S. N. E. C. M. A., qui cherche par ailleurs d'autres motoristes européens, pour coopérer au développement en finançant une partie des dépenses.

*
* *

Soulignons avec la Cour des Comptes que, dans l'ensemble des opérations passées « sans remettre en cause l'opportunité de l'aide publique, les perspectives de remboursement apparaissent très incertaines, les versements à l'Etat ayant été calculés à partir d'objectifs de vente peu réalistes ».

Il nous apparaît indispensable qu'un assainissement profond soit opéré.

Au cours du débat sur la première partie de la loi de finances, après des observations de M. Fosset, au nom de votre commission, M. le Ministre de l'Economie et des Finances a précisé que les avances remboursables sont lentes à rentrer, mais que, en 1976, 25 millions seront remboursés à ce titre. *Cette somme nous apparaît cependant bien faible.*

VI. — LE TRANSPORT AÉRIEN ET LES COMPAGNIES AÉRONAUTIQUES

Les compagnies ont été affectées, à des degrés divers, par les conséquences de la crise de l'énergie et la récession mondiale : le trafic de passagers a crû à un rythme moins rapide que les années précédentes, en raison du ralentissement de l'activité économique générale et des hausses tarifaires assez élevées auxquelles ont dû procéder les compagnies pour compenser la très forte majoration de leurs coûts. Depuis le 1^{er} janvier 1974, les tarifs aériens ont subi des hausses importantes, décidées par les transporteurs pour tenter de compenser l'augmentation rapide de leurs coûts d'exploitation due à l'effet conjugué de l'inflation mondiale et nationale et du quadruplement du prix du carburant avion qui a affecté l'ensemble des compagnies à des dates échelonnées durant le premier semestre 1974 en fonction de l'expiration de leurs contrats pétroliers.

Il en résulte qu'à la structure tarifaire d'expansion qui tendait à toucher de nouvelles couches de clientèle, s'est substituée une structure de rentabilité.

Sur le plan national, outre la hausse du prix des carburants, des frais supplémentaires ont été entraînés pour les compagnies par l'installation sur de nouveaux aéroports (Roissy-Charles de Gaulle, Lyon-Satolas), ainsi que par la mise en service de nouveaux appareils.

La situation présente de chacune des trois grandes compagnies françaises est la suivante :

a) *Air France.*

Notre compagnie nationale a perdu, en 1974, 542 millions de francs ; il était escompté que 1975 marquerait un net redressement par rapport à 1974, mais ce redressement ne pourra pas être opéré dans les conditions espérées, étant donné un certain nombre de circonstances défavorables intervenues notamment la grève du personnel au sol qui affecte actuellement le trafic.

1. — Il nous apparaît nécessaire de préciser comment s'effectue l'*adaptation aux nouvelles conditions économiques*. Un bref rappel est nécessaire.

De 1965 à 1973, malgré les deux exceptions des accidents de parcours de 1968 (les événements de mai) et 1971 (l'interruption des vols décidée pour faire face à un grave conflit avec les syndicats des personnels navigants techniques), Air France a été bénéficiaire.

Dans le même temps, notre compagnie nationale s'est efforcée de poursuivre son développement, face à une concurrence de plus en plus acharnée, son expansion a suivi une pente raisonnable, de l'ordre de 11 % en moyenne annuelle, très proche de celle de l'ensemble du transport aérien mondial.

Cette politique « d'expansion dans la rentabilité » débouchait fin 1973 sur une situation financière saine, même si elle comptait quelques points noirs tels la vétusté d'une partie de la flotte et des prix de revient élevés par rapport à la moyenne de l'industrie.

La crise, née en 1974, du quasi quadruplement des prix du pétrole, et plus généralement de l'inflation, a eu pour Air France

des conséquences particulièrement graves car aux charges supportées par l'ensemble des compagnies dans cette période exceptionnelle, se sont ajoutées pour la compagnie nationale des charges spécifiques d'un poids considérable :

— surcharge sur les coûts du pétrole, due à l'expiration des contrats le 31 décembre 1973 (+ 150 millions de francs) ;

— conséquence du boycottage par les syndicats du personnel navigant technique de l'aéroport Charles de Gaulle (+ 90 millions de francs) ;

— handicap causé par le partage d'exploitation entre Orly et l'aéroport Charles de Gaulle, sous la forme d'un surcroît de dépenses et d'une perte de recettes estimés au total, pour 1974, à 120 millions de francs ;

— difficultés entraînées par la mise en service de l'Airbus sur les liaisons moyens courriers, face à des partenaires qui utilisent des avions de moindre capacité (10 millions de francs).

— perte brutale de la compétitivité au point de vue prix de revient d'une partie de la flotte, Caravelle et Boeing 707 A (107 millions de francs).

Ces trois dernières charges spécifiques à Air France continuent de jouer en 1975.

Si sur sa lancée de la période précédente la conjoncture générale a continué au début de 1974 à être bonne, des hésitations ont commencé à apparaître en été, notamment sur les marchés européens ; au quatrième trimestre, la dégradation a été très sensible et s'est étendue à d'autres marchés alimentant les lignes longs courriers (Amérique du Nord, Japon). Par contre, certains marchés (Amérique du Sud, Moyen-Orient) ont offert des possibilités de progression très remarquables.

Dès lors, pour 1975, deux impératifs allaient dicter la conduite de la compagnie nationale :

— d'abord, limiter le risque, et pour cela *marquer une pause dans l'expansion* ;

— ensuite, *pratiquer une politique très empirique et très prudente de « navigation à vue »* qui permette à la fois de serrer au plus près l'évolution des marchés et de garder intacte la capacité de la compagnie pour reprendre son développement quand et où cela serait possible.

En matière de programme, cette politique s'est traduite par la fixation d'un programme 1975 en faible hausse sur celui de 1974 : 6,8 % en S. K. O. (sièges kilomètres offerts).

Cette faible croissance globale recouvre toutefois des situations diverses selon les réseaux : important accroissement de l'offre sur les marchés dont les perspectives sont favorables (Proche-Orient, Afrique, Afrique du Nord, Amérique du Sud) ; stabilisation (Amérique du Nord) ou très faible accroissement (Europe, Asie) lorsque l'incertitude du trafic sur ces marchés nécessite la plus grande prudence.

Par ailleurs, un effort important de compression des dépenses a été entrepris en 1975 :

— les effectifs doivent être stabilisés par le non-remplacement, chaque fois que cela paraît possible, des agents mis à la retraite ou quittant volontairement la compagnie ;

— sur le plan des salaires, des contrats salariaux sont négociés, mais leur application aboutit à des mouvements sociaux regrettables pour l'équilibre financier de la société et son renom international ;

— les frais généraux font l'objet d'un contrôle sévère : pour certains postes, l'enveloppe annuelle a été limitée au montant atteint en 1974 diminué de 25 % ;

— en ce qui concerne les investissements au sol, les autorisations d'achat ont été limitées à 80 % du montant inscrit au programme initial ; de plus, un abattement de 50 % a été apporté aux projets d'acquisition de véhicules automobiles et d'investissements immobiliers ;

— enfin, la compagnie a entrepris un effort de réflexion approfondi sur ses prix de revient ; cette action appelée à se développer sur trois ans doit permettre dès cette année une diminution supplémentaire des coûts.

En ce qui concerne les recettes, la compagnie s'efforce de développer en priorité sa clientèle dite à « haute contribution » dans la mesure où celle-ci est moins affectée par la conjoncture économique.

Globalement, le plan de marche adopté pour l'année 1975 se déroule conformément aux prévisions. Ce programme toutefois a dû faire l'objet d'ajustements pour tenir compte d'un certain nombre de facteurs défavorables intervenus depuis le début de l'année : les événements du Sud-Est Asiatique, les variations impor-

tantes des taux de change et la persistance de la médiocrité de la conjoncture économique en Amérique du Nord, en Europe et au Japon.

2. — Les premières études montrent qu'il sera difficile, en dépit d'améliorations par rapport à 1975, d'obtenir en 1976 l'équilibre financier qui reste l'objectif de la compagnie nationale.

Rappelons que la troisième loi de finances rectificative comprenait au bénéfice d'Air France une dotation en capital de 400 millions de francs, qui, par la procédure d'une augmentation de capital, a fait prendre en charge par l'Etat une partie de l'investissement des quatre Concorde achetés par notre compagnie nationale. Le complément de financement sera assuré par des emprunts. C'est, en effet, à un investissement d'un milliard 550 millions de francs que la compagnie nationale doit faire face pour ses quatre appareils, l'ensemble des pièces de rechange et des équipements d'escale. *Le début de l'exercice 1976 verra la mise en service de l'appareil supersonique*, dont la rentabilité pour la compagnie est une question qui peut se poser. Elle sera fonction des vols auxquels il sera procédé, compte tenu des possibilités commerciales.

La mise en ligne du Concorde s'effectuera dès janvier 1976 sur la relation Paris—Rio, via Dakar à la fréquence de deux vols par semaine. Le programme doit se développer ensuite par une augmentation du nombre de services sur l'Amérique du Sud et les dessertes de New York et de Washington qui demeurent toutefois subordonnées à un accord des autorités américaines.

En outre, Air France envisage d'ouvrir la ligne Paris—Tokyo à la fin de l'année 1976 ; des négociations sont en cours à ce sujet avec les autorités soviétiques sur la définition de la route sibérienne.

La compagnie nationale joue la carte Concorde. Un effort particulier portera sur le service des passagers, notamment au sol.

La compagnie nationale a mis en service, sur ses lignes européennes, trois Airbus au cours de l'année 1974 et trois autres appareils au cours du premier semestre 1975. Ces Airbus version B 2 sont équipés avec 251 sièges et ont un rayon d'action de 3 400 kilomètres.

Les premiers résultats d'exploitation de l'Airbus font apparaître un niveau de remplissage satisfaisant de l'ordre de 60 à 65 % selon les relations.

En concurrence avec des transporteurs européens utilisant des avions de moindre capacité (D C. 9, Boeing 727), la compagnie a rencontré certaines difficultés pour utiliser l'Airbus de manière optimale depuis sa mise en service.

En dépit de cet inconvénient, qui devrait d'ailleurs s'estomper progressivement, la rentabilité de l'appareil est apparue satisfaisante dès sa première année d'exploitation puisque les résultats font apparaître actuellement un C. E. T. (coût d'exploitation total) sensiblement équivalent pour l'Airbus et son concurrent direct, le Boeing 727, dont est également équipée la Compagnie nationale depuis plusieurs années.

Pour l'avenir, Air France bénéficiera des gains de productivité offerts par l'Airbus dont le C. E. T., en régime de croisière, devrait être inférieur d'environ 11 % à celui du Boeing 727.

3. — *La Compagnie nationale Air France et les principaux transporteurs internationaux.*

On pourrait être tenté de comparer les résultats financiers de notre compagnie nationale avec ceux, plus favorables, de la compagnie allemande Lufthansa (1).

En réalité, la comparaison des résultats financiers des compagnies aériennes internationales ne peut être effectuée qu'avec prudence en raison de différences importantes, entre compagnies et selon les pays, dans les méthodes de présentation comptable, les dates des exercices et les législations fiscales et sociales en vigueur.

A ces réserves près, les résultats financiers de la Compagnie Lufthansa sont plus satisfaisants que ceux de ses concurrents puisque, en 1974, la compagnie allemande a enregistré un bénéfice de + 7,4 millions de dollars alors que les principaux transporteurs internationaux — et notamment français — ont tous été lourdement déficitaires.

Il convient cependant de souligner que si globalement, la Lufthansa a été bénéficiaire en 1974, sa seule activité de transporteur s'est, pour sa part, soldée par un léger déficit.

Cette évolution relativement satisfaisante de la situation financière de la Lufthansa (en particulier par rapport à Air France qui,

(1) Voir en annexe, une note détaillée sur cette question.

rappelons-le, a connu en 1974 des handicaps particuliers) tient notamment à :

— une évolution des coûts plus favorable que celle de ses principaux concurrents en raison de la relative modération du taux d'inflation enregistré en Allemagne, et d'une politique salariale rigoureuse ;

— la composition de sa flotte qui ne comprend que des appareils modernes à la différence de celle de la compagnie nationale dont plus de 40 % des appareils sont anciens, gros consommateurs de carburant et, pour ces raisons, d'un coût d'exploitation élevé (Caravelle, Boeing 707 A).

Quant aux comparaisons de trafic, le tableau ci-après classe les compagnies internationales en fonction des résultats pour 1974.

Air France s'est située en 1974 au cinquième rang des grandes compagnies internationales en ce qui concerne les passagers kilomètres transportés et le trafic global (exprimé en tonnes kilomètres transportées). S'agissant du fret, Air France occupait en 1974 la sixième place des grandes compagnies internationales.

Année 1974. — Services réguliers, intérieurs et internationaux des compagnies internationales (1).

COMPAGNIES	TRAFIC passagers en millions de P. K. T.	COMPAGNIES	TRAFIC fret en millions de T. K. T.	COMPAGNIES	TRAFIC total en millions de T. K. T.
T. W. A.	36 865	Pan Am	1 478	Pan Am	4 722
Pan Am	32 422	Lufthansa	968	T. W. A.	4 409
British Airways.....	24 558	T. W. A.	780	British Airways.....	2 982
Japan Airlines.....	16 945	Japan Airlines.....	751	Japan Airlines.....	2 276
Air France	16 880	British Airways.....	728	Air France	2 228
Air Canada	16 524	Air France	651	Lufthansa	2 193
Lufthansa	12 746	K. L. M.	614	Air Canada	1 887
K. L. M.	10 849	Alitalia	430	K. L. M.	1 693
Alitalia	10 311	Air Canada	350	Alitalia	1 380

(1) A l'exclusion des compagnies intérieures américaines, d'Aéroflot, de la compagnie chinoise C. A. A. C. et de la compagnie Fret Seabord.

P. K. T. = passagers-kilomètres transportés.

T. K. T. = tonnes-kilomètres transportées.

Dans des circonstances économiques difficiles pour l'ensemble du trafic aérien, notre compagnie nationale a la charge, avec une marge de manœuvre étroite, de maintenir le prestige et le renom de notre pays à travers le monde. Nous savons qu'elle en est digne.

b) *Air Inter*.

1. — Résultats de trafic.

Le développement du trafic de la Compagnie Air Inter a durement subi en 1974 les effets de la conjoncture. La progression réelle du trafic par rapport à celui de l'année précédente n'a été que de 6,1 % contre 17 % environ escomptés.

Dans sa structure, le trafic est resté marqué par un déséquilibre important entre de forts courants de trafic enregistrés sur quelques axes Paris—Province et une faible contribution au trafic global des autres liaisons Paris—Province et de l'ensemble des liaisons Province—Province.

En effet, la répartition du trafic par catégorie de lignes fait apparaître comme suit leur part relative :

Lignes radiales	84,57 %	(1973 : 85,92 %)
Lignes transversales	10,58 %	(1973 : 10,41 %)
Lignes saisonnières	0,17 %	(1973 : 0,28 %)
Liaisons sur la Corse	4,68 %	(1973 : 3,39 %)

Les résultats enregistrés au cours du premier semestre de 1975 s'inscrivent en progression marquée par rapport à ceux de la période correspondante de l'année 1974, ainsi qu'en témoignent les chiffres ci-après :

Résultats comparés au 30 juin.

PREMIER SEMESTRE	1974	1975	VARIATION 1975/1974
Passagers payants :			
Lignes régulières	1 986 254	2 223 652	+ 11,95 %
Charters	33 406	47 512	+ 42,23 %
Total passagers payants.....	2 019 660	2 271 164	+ 12,45 %
Passagers à tarif réduit.....	126 371	151 760	+ 20,09 %
Total passagers.....	2 146 031	2 422 924	(1) + 12,90 %
Coefficient de remplissage.....	65,22 %	66,77 %	+ 1,55 point.

(1) Mais il faut tenir compte en 1974 d'une perte de passagers estimée à 112 500 du fait des grèves d'avril 1974.

Il convient cependant de ne pas extrapoler sans précautions ces résultats à ceux de l'année entière.

2. — Résultats financiers 1974.

La situation économique générale, la hausse du prix des carburants, les lourdes charges entraînées par la mise en ligne d'un type d'appareil entièrement nouveau, la grève d'une partie du personnel au sol pendant deux semaines au mois d'avril ont eu un effet défavorable sur les résultats de la société, qui ont de plus été sévèrement affectés par l'exploitation de services sur l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le déficit de l'exercice a atteint 12 025 579,36 F à comparer au déficit de 2 081 670,69 F qui avait été enregistré l'année précédente, encore que la compagnie ait allégé son compte d'exploitation :

— en inscrivant les frais de qualification des équipages Mercure en compte de frais d'établissement amortissables en trois ans, eu égard à leur ampleur et à leur caractère exceptionnel ;

— en revenant de la pratique de l'amortissement dégressif à l'amortissement linéaire pour les Mercure, les Caravelle III et les Fokker.

Le cash-flow de l'exercice, calculé à partir des résultats établis compte tenu de ces modalités s'élève à 21 800 583,27 F contre 30 484 842,80 F l'année précédente.

Le déficit de l'exercice a été affecté au compte de report à nouveau, créditeur de 2 899 477,01 F, lequel est ainsi devenu débiteur de 9 126 102,35 F.

Ce solde débiteur sera apuré en fonction des résultats des prochains exercices.

3. — Incidence des charges exceptionnelles sur les résultats financiers de 1974.

Des circonstances exceptionnelles ont pesé sur les résultats de l'exercice 1974 : cinq chefs de dépenses ont plus particulièrement affecté l'exploitation de cet exercice :

a) Encore que le prix du carburant avion consommé en régime intérieur ait été contenu dans les limites d'un certain cadre réglementaire, son prix 1974 ne s'en est pas moins établi à environ

trois fois sa valeur 1973 : la dépense de carburant de l'exercice a été de 146 313 000 F alors que le plan d'investissement avait chiffré les charges correspondantes à 91 500 000 F pour une activité supérieure de 15,7 %.

Il faut ajouter les effets semi-directs de cette hausse : charges de carburant incluses dans le prix des appareils loués, consommation des engins de piste, chauffage, consommation de courant électrique ; et les effets indirects : augmentation du coût de l'énergie dans l'ensemble des prix des autres produits et services ; leur estimation modérée pour 1974 fait apparaître un supplément de dépenses de l'ordre de 15 000 000 F ;

b) L'ouverture de l'escale de Charles-de-Gaulle pour assurer sur cette plate-forme des correspondances aux vols internationaux de et vers la province a produit une augmentation des charges imputable notamment aux affectations de matériel et aux allongements des temps de vol que l'on peut estimer être de 10 000 000 F ;

c) Les sujétions anormales d'exploitation (tarifs et capacités) imposées au réseau Corse se sont traduites pour ce réseau par une perte (recettes nettes - dépenses totales) de 9 884 000 F pour les vols réguliers et supplémentaires ;

d) L'introduction des Mercure dans la flotte Air Inter a engendré des frais de qualification d'équipages d'un montant élevé puisqu'ils ont atteint 15 400 000 F ;

e) La compagnie continue à supporter en 1974, comme au cours des années antérieures, la charge de tarifs réduits consentis, généralement à l'instigation des pouvoirs publics, sans aucune compensation financière.

4. — Perspectives d'avenir.

Les chiffres du trafic réalisé au cours du premier semestre de 1975 font apparaître des résultats supérieurs à la fois à ceux de la période correspondante de l'année 1974 (+ 276 900 passagers) (1) et à ceux des estimations d'objectifs pour l'année 1975 (environ + 3,5 %).

(1) Mais il faut tenir compte en 1974 d'une perte de passagers estimée à 112 500 du fait des grèves d'avril 1974.

Ces résultats satisfaisants et les effets sensibles des mesures rigoureuses de gestion prises, d'autre part, pour contrôler le niveau de coûts et les dépenses d'investissement, permettent de constater un redressement certain de la situation financière de la compagnie en 1975.

Cette évolution ne doit pas cependant conduire à une appréciation exagérément optimiste des perspectives d'avenir. De nombreux points d'incertitude subsistent en effet. Ils concernent notamment :

— la conjoncture : si l'activité économique générale paraît assurée au niveau actuel jusqu'à la rentrée d'octobre, il n'est pas certain qu'elle se poursuive au même rythme à l'automne et les hypothèses les plus mesurées tablent au mieux sur une stagnation en volume du produit intérieur brut français en 1975. Compte tenu de la corrélation étroite entre ce paramètre et le développement du trafic aérien intérieur, il convient donc d'être très prudent sur l'appréciation de son évolution dans les mois à venir.

— le prix du carburant : aucune assurance ne peut être donnée qu'une nouvelle hausse du prix du carburant n'interviendra pas dans des délais relativement proches ;

— l'évolution générale des coûts : elle demeure inquiétante hors même tout effet direct ou indirect lié au prix des carburants ;

— les conditions de financement de l'expansion de la flotte et de son renouvellement.

Un financement satisfaisant est fonction à la fois :

— d'un autofinancement suffisant. (Or, l'acquisition de nouveaux appareils entraîne une forte augmentation des dettes non compensée les premières années par leur contribution aux résultats de l'exploitation),

— des facilités de financement que l'exploitant est en droit d'attendre du constructeur et des pouvoirs publics lorsqu'il s'agit en particulier de mettre en œuvre le matériel aéronautique français. Il faut admettre qu'Air France et Air Inter n'ont pas jusqu'à présent trouvé à cet égard de solutions adaptées à ce problème ;

— la contribution indispensable de l'Etat à certains trafics (réseau Corse en particulier) pour lesquels des sujétions particulières sont imposées aux compagnies sans contrepartie financière.

Air Inter sait traverser la présente récession *sans conséquences économiques graves*, grâce à une gestion efficace et prudente. Son rôle demeure primordial et apprécié pour la mise en œuvre d'une politique active et dynamique d'aménagement du territoire.

c) *Union des transports aériens.*

Le ralentissement de la croissance du trafic constaté d'une manière générale dans le transport aérien en 1974, n'a que peu affecté U.T.A., cette situation s'expliquant essentiellement par la structure du réseau composé de lignes long-courrier, pour lesquelles il n'existe pas de substitut à l'avion.

Sur le plan financier toutefois, la rentabilité de l'entreprise s'est, comme celle des autres transporteurs aériens, détériorée en 1974 puisque la marge brute est tombée de 13,8 % en 1972 à 10,3 % en 1974, alors que la modernisation de la flotte au cours des deux dernières années réalisée par l'acquisition de gros porteurs DC. 10-30 aurait dû, au contraire, améliorer cette marge.

La dégradation des résultats financiers par rapport à ceux enregistrés les années précédentes, s'explique par la conjonction, au cours de l'année 1974, d'un certain nombre de facteurs de nature exceptionnelle, les uns généraux, les autres propres à U.T.A. Il s'agit en particulier :

— du triplement du prix du carburant à la fin de l'année 1973 qui a gravement affecté les coûts de la compagnie puisque le poste carburant a représenté en 1974 environ 15 % des dépenses d'exploitation totales de la compagnie contre 7,5 % en 1973. Cette hausse sensible dès le début 1974 n'a été que partiellement compensée sur le plan tarifaire dans la mesure où les ajustements tarifaires se sont échelonnés au cours de l'année ;

— de la forte majoration des autres coûts d'exploitation consécutive à l'inflation en France et dans le monde ;

— des variations de forte amplitude des taux de change : les dévaluations des dollars américain et australien ont fortement grevé les résultats du secteur du Pacifique.

Les résultats de l'exercice 1974 se comparent à ceux des exercices précédents de la manière suivante :

	1972	1973	1974	1974/1973 en pourcentage.
	(En millions de francs.)			
Chiffre d'affaires hors taxes.....	957,3	1 035,4	1 415,6	+ 36,7
Dont recettes commerciales...	(679,1)	(708,6)	(974,2)	(+ 37,5)
Marge brute avant amortissements provisions, frais financiers, loyers à long terme et impôts.....	131,8	121,5	145,9	
Moins provisions	25,4	22,2	31,2	
Moins frais financiers.....	7,9	27,9	42,9	
Moins loyers à long terme.....	»	12,7	42,2	
Moins impôts	9,3	4,5	»	
Marge brute d'autofinancement.....	89,2	54,2	30,6	
Moins amortissements	8,5	59,6	51,5	
Solde net.....	+ 8,7	— 5,4	— 20,9	

La forte progression des recettes commerciales en 1974 (+ 37,5 %) provient, d'une part, de l'augmentation du trafic (+ 14 %, pour les passagers comme pour le fret), d'autre part, des majorations de tarifs intervenues en cours d'année pour compenser l'augmentation exceptionnelle des coûts du carburant.

Au cours des deux dernières années marquées par le boycott exercé, pour des motifs de politique internationale, à l'encontre de la compagnie par les pays du Pacifique en 1973 et la crise économique de 1974, l'U.T.A. a mis en place un plan d'économies qui devrait porter ses fruits dès 1975 et 1976 par un retour à l'équilibre et à la rentabilité.

Il va de soi toutefois que la réalisation de cet objectif dépendra de l'évolution encore incertaine de la conjoncture économique et des prix dans les principaux pays desservis.

Quoiqu'il en soit, le plan des investissements d'U.T.A. en matériel volant a été révisé au cours de l'année 1975 pour tenir compte d'un ralentissement probable du rythme d'expansion du trafic.

L'Union de transports aériens, servie par un réseau où la concurrence ne se fait pas trop vive, mais aussi par une gestion ferme et dynamique, montre que *des résultats satisfaisants peuvent être obtenus dans des circonstances difficiles.*

d) *Les lignes exploitées par des compagnies régionales.*

La quasi-totalité des lignes exploitées par les compagnies régionales continue à bénéficier d'un appui financier soit des collectivités locales, soit de la D.A.T.A.R., soit des deux à la fois.

Le montant global des aides financières allouées aux compagnies régionales a pu être évalué à 15 millions de francs pour 1973, 14 pour 1974 et peut être estimé à 10 millions pour 1975.

Le tableau ci-joint détaille ligne par ligne, la date d'ouverture de la relation considérée, la compagnie exploitante, l'appareil utilisé, la fréquence de desserte et le nombre de passagers transportés ainsi que les subventions allouées en 1973 et 1974.

LIGNES	COMPAGNIE	APPAREIL	FRÉQUENCE	TRAFFIC 1973.	TRAFFIC 1974.	SUBVENTION (T. T. C.)		DATE d'ouverture.
						1973.	1974.	
						(En milliers de francs).		
Paris—Saint-Nazaire	Avia Taxi.	F. 27	10	11 982	18 618	650	550	Octobre 1968.
Clermont—Genève	T. A. T.	»	»	»	»	»	605	1974.
Paris—Dinard—Lannion	R. U.	AV. 748	10	»	30 338	234	195	1971.
Paris—La Rochelle	T. A. T.	»	»	»	»	»	130	Novembre 1974.
Paris—Lille	T. A. T.	»	»	»	»	»	0	Novembre 1974.
Bordeaux—Nantes	T. A. T.	»	»	»	»	100	0	Mai 1971.
Bordeaux—Montpellier	T. A. T.	B. 99	5	2 045	1 875	120	80	Avril 1972.
Lille—Metz—Mulhouse	R. U.	F. 27	10	12 686	14 770	800	740	Avril 1971.
Lille—Rouen—Nantes	T. A. T.	»	»	»	»	»	374	Avril 1974.
Lille—Le Havre—Nantes	R. U.	B. 99	5	4 360	4 455	405	135	Avril 1972.
Limoges—Bergerac	T. A. T.	F. 27	5	»	1 489	»	300	Avril 1973.
Limoges—Agen	T. A. T.	»	»	»	»	238	300	Avril 1973.
Lyon—Clermont—Toulouse	T. A. T.	F. 27	5	9 567	10 632	180	160	»
Lyon—La Rochelle	T. A. T.	N. 262	5	»	4 811	385	187	Septembre 1972.
Lyon—Poitiers—Tours	T. A. T.	N. 262	5	3 660	4 020	0	0	»
Lyon—Nancy	R. U.	N. 262	5	3 024	3 172	423	314	Septembre 1971.
Lyon—Montpellier	T. A. T.	B. 99	5	3 193	2 974	120	80	Avril 1972.
Lyon—Rouen	T. A. T.	B. 99	5	2 846	3 132	390	260	Avril 1972.
Nantes—Dinard—Londres	T. A. T.	»	»	»	»	240	160	Juillet 1971.
Nantes—Brest	T. A. T.	»	»	»	»	136	0	Juin 1972.
Toulouse—Nantes	T. A. T.	»	»	»	»	0	227	Mai 1974.
Poitiers—Tours—Londres	T. A. T.	»	»	»	»	»	470	Avril 1974.
Reims—Lyon	A. C. A.	B. 99	10	4 213	5 195	900	0	»
Rouen—Le Havre—Londres	Air Paris.	»	»	3 210	»	534	570	Avril 1973.
Caen—Londres	Air Paris.	»	»	»	»	»	550	Avril 1974.
Colmar—Paris	Air Alsace.	Cessna	10	2 305	3 314	1 300	950	1970.
Epinal—Paris	Air Vosges.	»	»	»	»	»	»	»
Colmar—Nancy—Londres	Air Vosges + Air Alsace.	»	»	»	»	»	286	Juin 1974.
Paris—Chambéry	Air Alpes.	B. 99	25	29 000	20 310	165	0	Octobre 1968.
Paris—Dole	Air Alpes.	B. 99	6	6 912	7 542	760	445	Avril 1972.
Paris—Annecy	Air Alpes.	B. 99	15	3 548	13 373	50	252	Mars 1973.
Paris—Roanne	Air Alpes.	B. 99	10	5 699	6 342	600	450	Juin 1971.
Paris—Gap	Air Alpes.	T. O.	6	3 509	1 172	820	500	1973.
Chambéry—Grenoble—Nice	Air Alpes.	B. 99	»	2 286	»	150	»	»
Chambéry—Cran—Saint-Etienne	Air Alpes.	B. 99	11	10 000	10 535	400	660	1972.
Marseille—Grenoble—Metz	Air Alpes.	B. 99	5	3 303	4 107	338	337	Avril 1973.
Metz—Düsseldorf	Air Alpes.	»	»	»	»	»	94	Octobre 1974.
Bordeaux—Dijon—Nancy	Air Limousin.	»	»	11 249	»	568	361	Avril 1973.
Limoges—Aurillac	Air Limousin.	»	»	1 395	»	136	»	»
Limoges—Lyon	Air Limousin.	»	»	5 862	»	250	125	»
Paris—Rodez	Air Rouergue.	B. 99	16	12 720	16 618	600	400	Janvier 1971.
Le Puy—Lyon	Air Centre.	BN. 2	10	1 051	1 812	850	700	»
Paris—Valence	E. A. S.	H. L. D.	10	25 549	27 122	400	200	»
Angoulême—Lyon	Europ Air.	Cessna	5	655	934	720	»	»

Le réseau aérien intérieur a connu au cours de ces dernières années un essor remarquable, explicable par la volonté des pouvoirs publics et des collectivités locales de promouvoir un mode de transport qui apporte une contribution importante au développement économique régional.

De 1971 à 1973, quarante-cinq lignes intérieures nouvelles ont été créées ; depuis 1974, une dizaine de lignes supplémentaires ont été ouvertes.

Cette extension très rapide des lignes intérieures s'appuie sur la complémentarité du réseau de la Compagnie Air Inter et de celui des compagnies régionales. En effet, les lignes assurées par ces compagnies sont principalement des lignes transversales alors que le réseau d'Air Inter est organisé pour l'essentiel autour de deux pôles : celui de Paris, à titre principal, celui de Lyon, à titre secondaire.

Il est souhaitable que la France de l'Ouest, dont la desserte comprend notamment dix radiales au départ de Paris, soit assurée dans les meilleures conditions d'efficacité et de confort, comme l'ont souhaité nos collègues *Moinet* et *Lombard* afin de concourir à un meilleur aménagement du territoire.

Le rapport d'exécution du VI^e Plan précise que « les compagnies régionales, dites de « troisième niveau » et dont le rôle est complémentaire à celui des grandes compagnies, ont mieux structuré leur organisation professionnelle et connu un développement très important de leur trafic au cours du VI^e Plan ».

Nous nous en réjouissons compte tenu du rôle important que ces compagnies régionales jouent dans le désenclavement de nos collectivités locales.

B. — La navigation aérienne.

1^o Les crédits du projet de loi de finances pour 1976, auxquels s'ajoutent ceux qui ont été prévus dans le troisième projet de loi de finances rectificative, sont de :

— 4 millions de francs pour des études de nouveaux systèmes de guidage de navigation aérienne ;

— 7,6 millions de francs pour les installations d'approche de l'aéroport de Marseille-Salon ;

— 1,2 million de francs pour le matériel ;

— 12 millions de francs pour le matériel électronique de navigation aérienne en Guadeloupe.

2° On note, dans les crédits de fonctionnement, des créations d'emplois :

— 50 officiers contrôleurs de la navigation aérienne ;

— 70 électroniciens de la sécurité aérienne,

ces créations d'emplois étant de nature à maintenir un meilleur climat social dans ce secteur jusqu'à présent névralgique.

3° Pour les crédits d'investissement : la relative stagnation du trafic en nombre de vols permet de faire porter l'effort, plus sur l'amélioration du service rendu que sur le développement du nombre des installations.

Les crédits prévus au titre du chapitre 53-90 pour le service en route (équipements d'intérêt national) sont destinés :

— d'une part, à améliorer les conditions de fonctionnement du contrôle de la circulation aérienne :

— dans les centres de contrôle ;

— dans les stations radar ;

— dans l'infrastructure de radionavigation destinée à baliser les routes aériennes.

Il s'agit donc d'investissements destinés à conforter les systèmes actuels ou à remplacer les matériels vétustes ou simplement amortis par des matériels modernes de plus grande fiabilité.

— d'autre part, préparer l'avenir par quatre opérations d'importance :

— la création à Aix-en-Provence d'un organisme destiné à gérer le trafic très dense qui existe dans les zones des aéroports de Marseille-Marignane et de Salon,

— la mise en œuvre d'un nouveau centre de contrôle régional à Brest ; ce centre est destiné à contrôler le trafic dans l'Ouest de la France. Il complète le centre radar de Bretagne, organisme mixte où coopèrent des organismes du Ministère de

la Défense (armée de l'Air, Marine, Centre d'essais en Vol) et du Secrétariat aux Transports (S. G. A. C.). La mise en service est escomptée en 1978,

- la mise en œuvre d'un nouveau centre de contrôle régional (Reims ou Orléans) destiné à contrôler la circulation aérienne du Nord de la France, le centre actuel de Paris ayant alors une vocation à gérer le trafic de la région terminale de Paris (aéroports Charles-de-Gaulle, Le Bourget, Orly, etc.). La mise en service est escomptée en 1981,
- l'instauration d'une nouvelle génération d'automatisation du contrôle du trafic aérien (Cautra) qui trouvera son premier champ d'application au nouveau centre de Brest.

On peut relever que ces quatre opérations concernent des organismes implantés hors de la Région parisienne.

Pour les aérodromes classés dans la catégorie des *investissements d'intérêt national* les crédits inscrits sont destinés :

— à la réalisation d'opérations de renouvellement, de modernisation d'équipements périmés ou arrivant à la limite de la fiabilité : c'est ainsi que sont prévus le réaménagement et la rénovation des blocs techniques de Bordeaux, Marseille, Toulouse et le remplacement d'un certain nombre de moyens radio-électriques MF par des moyens radio-électriques VHF moins sujets aux perturbations atmosphériques ;

— à l'achat, dans une première tranche, d'équipements « navigation aérienne » destinés à équiper la nouvelle piste de l'aéroport de Nice, construite dans le cadre de l'extension sud de cet aéroport.

En ce qui concerne les aérodromes classés dans la catégorie des *investissements d'intérêt régional*, les crédits inscrits doivent permettre de poursuivre l'effort de leur équipement.

Ces opérations bénéficiant d'une aide financière substantielle des collectivités locales, leur programmation précise ne pourra être définitivement arrêtée par les préfets de région, après consultation des commissions administratives régionales que lorsque seront connues les participations financières de ces collectivités.

C. — La Météorologie nationale.

Les moyens financiers de la Météorologie nationale sont accrus surtout pour les dépenses ordinaires.

Les créations d'emplois sont au nombre de quatre-vingts. Elles tendront :

- à compenser le manque de personnel du fait de la réduction de la durée hebdomadaire du travail ;
- à faciliter l'opération de transfert à Toulouse de la direction de la Météorologie nationale ;
- à répondre aux besoins nouveaux.

Les reclassements, au nombre de trente-trois dans le présent budget, sont de nature à répondre aux problèmes de carrière, par comparaison avec les carrières de la navigation aérienne.

On doit souligner une augmentation des crédits de fonctionnement qui est effectuée au détriment de l'équipement. C'est ainsi que, compte tenu de la conjoncture budgétaire, la poursuite de l'équipement de la métropole en radars panoramiques a dû être différée.

L'avenir de la Météorologie nationale est dominé par le regroupement des services centraux à Toulouse. En effet, les locaux occupés par la Météorologie nationale et les services techniques centraux, dispersés en cinq points de la Région parisienne, parfois vétustes (196, rue de l'Université), souvent peu fonctionnels (fort de Saint-Cyr), étaient depuis déjà plusieurs années trop exigus. L'obligation de trouver une solution à ces difficultés immobilières avait créé l'occasion de regrouper ces services, opération souhaitée de longue date du fait de l'imbrication de leurs activités.

C'est dans ces conditions que le Gouvernement a décidé de réaliser cette opération, à Toulouse : elle impliquera la construction de 100 000 mètres carrés de surface hors d'œuvre et le transfert d'environ 1 600 personnes.

Les études préalables à l'exécution des travaux ont commencé en septembre 1973. Ces travaux pourraient commencer en début d'année 1977.

Pour tenir compte de l'étroite imbrication des activités des services déplacés, et éviter que cette opération ne conduise à en

désorganiser le fonctionnement, il est impératif que l'exécution des travaux et le transfert des services se fassent sur une période aussi courte que possible. Quatre années constituent un délai acceptable pour la réalisation des transferts successifs et coordonnés :

1° Des services centraux d'exploitation et l'Ecole nationale de la Météorologie ;

2° Des activités instrumentales et de recherche ;

3° Des magasins et de la direction d'administration centrale accompagnée des échelons de direction des services techniques centraux.

La décentralisation pourrait ainsi être achevée fin 1980.

L'exécution d'un tel projet ne va pas, bien évidemment, sans poser de nombreux problèmes.

Mis à part les problèmes techniques, les questions à résoudre concernent plus particulièrement :

- le calendrier de financement des investissements ;
- la création d'un certain nombre d'emplois budgétaires ;
- les mesures sociales.

Calendriers de financement des investissements.

La nécessité de mener cette opération à son terme dans un laps de temps suffisamment court conduit à essayer de définir un calendrier rigoureux de financement des investissements sur un nombre d'année très limité.

Ces investissements sont évalués globalement à 338,7 millions de francs. Les autorisations de programme prévues au budget de 1976 (11,5 millions de francs), s'ajoutant aux 71,716 millions de francs attribués par la D. A. T. A. R. et aux 44 millions de francs déjà inscrits au budget de l'aviation civile, doivent permettre de passer dès 1976 les marchés correspondant aux premiers travaux.

Création d'emplois budgétaires.

Pour assurer la continuité des activités météorologiques, conformément notamment aux exigences de nos engagements internationaux, il est nécessaire d'envisager une augmentation temporaire des effectifs de la Météorologie nationale afin de rendre opérationnelles les nouvelles installations de Toulouse avant d'abandonner celles de la région parisienne.

Mais le transfert à Toulouse de l'intégralité de l'administration centrale et des services techniques centraux de la Météorologie impose aussi la création d'une antenne parisienne, d'environ 120 personnes, dont les deux missions essentielles seront, d'une part, assurer les liaisons indispensables avec les autres services de l'Aviation civile et des Transports ainsi qu'avec les différentes administrations implantées à Paris, d'autre part, répondre aux besoins techniques exprimés à Paris par les services publics et les grandes sociétés industrielles ou commerciales, clients ou fournisseur de la Météorologie nationale.

Mesures sociales.

Enfin la réussite de cette opération et conditionnée par la nécessité d'obtenir de la plupart des personnels techniques concernés (1 100 agents sur les 1 600 emplois transférés) leur adhésion à la mutation à Toulouse. Ces personnels, très spécialisés, sont indispensables au bon fonctionnement des services décentralisés et ne peuvent être reclassés dans d'autres services parisiens. L'étude de ce délicat problème est maintenant bien avancée.

D. — Les bases aériennes.

I. — LA DIRECTION DES BASES AÉRIENNES

a) En métropole.

Un coup de frein est donné à la progression des crédits aux aéroports (285 millions contre 279), consécutif à la progression du trafic aérien. Cependant, une exception notable est à souligner : les crédits importants pour l'aéroport de Nice, où les travaux seront considérables.

1. — Le freinage des crédits.

Le freinage des crédits en 1976 résulte de la conjoncture économique financière du début de 1975 lors de la préparation du budget.

D'une part, le transport aérien accusait un net ralentissement depuis la fin 1973. D'autre part, le coût des investissements s'était fortement élevé en raison de l'érosion monétaire.

Enfin, les redevances aéroportuaires, qu'il était aussi nécessaire de majorer pour assurer l'équilibre budgétaire des concessions, ont été réajustées à un niveau modeste pour ne pas peser trop fortement, dans la conjoncture difficile, sur les usagers du transport aérien.

Un freinage des investissements n'a pas paru préjudiciable, pendant une courte période, malgré des besoins impérieux sur certains aéroports ayant amorcé de gros programmes. Un choix sélectif des investissements a été fait de telle sorte que la réalisation des programmes ne soit pas mise en danger mais qu'un certain décalage dans le temps soit obtenu en ajustant étroitement les équipements aux besoins.

Cependant l'extension Sud de Nice a été lancée en raison des longs délais nécessaires à sa réalisation et de diverses opportunités techniques, alors qu'à Marseille la finition de l'allongement de la piste n'interviendra qu'en 1977. Les signes de reprise qui se manifestent actuellement dans le trafic aérien permettent de penser qu'une reprise des investissements sera nécessaire dès 1977.

2. — L'emploi des crédits.

Les crédits prévus au chapitre 53.90 pour 1976 seront en principe répartis de la manière suivante :

	En millions de francs.
<i>Art. 10. — Aérodromes d'intérêt national :</i>	
Bâle-Mulhouse, acquisitions de terrains.....	1,5
Lyon-Satolas et Lyon-Bron.....	1,4
Marseille-Marignane	3,650
Nice, extension sud et divers.....	30,750
Toulouse-Blagnac	2,500
Autres aéroports.....	5,230
Divers	1,120
Dévolution des aérodromes ex-O.T.A.N.....	10,700
Gros matériel technique.....	1,500
Divers (comprenant travaux sur immeubles du S.G.A.C., équipes d'entretien, travaux sur stations météo, études diverses, frais d'enquête et de publication, etc.).....	4,100
Total	62,450

Art. 20. — Aérodrômes d'intérêt régional :

D. R. A. C. Nord.....	8,800
D. R. A. C. Sud-Ouest.....	2,400
D. R. A. C. Sud-Est.....	7,300
Divers	1,208
Total	19,708

<i>Art. 90. — Mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodrômes métropolitains.....</i>	5,000
--	-------

3. — L'extension Sud de l'aéroport de Nice.

Le budget est donc dominé, en ce qui concerne les bases, par la réalisation de l'agrandissement de l'aéroport de Nice.

L'extension sud de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, dont les installations risquent d'être saturées dans cinq ans a pour objectif d'assurer la desserte aéronautique de la région de Nice dans la quinzaine d'années à venir, tout en améliorant la sécurité de la navigation aérienne, en réduisant les nuisances dues au bruit sur la ville et en ouvrant des possibilités d'extension des zones urbanisables.

Une première phase de travaux s'échelonnant sur plusieurs années a été lancée fin 1974. D'un coût de 265 millions de francs (valeur juillet 1974), elle comporte la totalité des remblaiements prévus (200 hectares) et la construction de la première des deux nouvelles pistes parallèles projetées (doublet de pistes). En ayant choisi de construire en premier lieu celle des deux pistes, de 3 200 mètres de longueur, la plus éloignée de la ville, on obtiendra dans le meilleur délai une réduction très considérable des nuisances de bruit.

Le reste des équipements pourra être planifié ultérieurement, en fonction des besoins futurs.

I. — *Les motivations :*

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur, qui traitait déjà en 1972 deux millions de passagers, est installé sur une plate-forme exigüe de 200 hectares, alors que les aéroports de cette importance disposent de plates-formes de 500 à 1 000 hectares.

Les études de prévisions de trafic ont montré que, même en tenant compte d'un développement de l'activité aéroportuaire moins rapide que par le passé, la saturation de l'aéroport actuel serait atteinte en 1980. Elles ont montré aussi qu'il n'y avait pas d'autre site valable assez proche de Nice pour créer un nouvel aéroport. En définitive, il a été jugé préférable d'étendre l'actuel aéroport sur la mer en vue de doubler sa surface, ce doublement permettant de quadrupler ses possibilités de trafic. En outre, cette opération procurera d'autres avantages importants :

Au point de vue aéronautique :

— réduction des pénalisations de charge ou d'autonomie actuellement imposées pour la piste de 3 000 mètres en utilisant une piste de 3 200 mètres, à construire sur la partie remblayée, à 480 mètres plus au Sud ;

— renforcement de la sécurité du trafic aérien en raison de l'amélioration des dégagements aéronautiques liés à cette piste de 3 200 mètres.

Au point de vue de la réduction des nuisances :

— avantages résultant de l'éloignement de 480 mètres vers la mer des trajectoires d'avions atterrissant ou décollant, ce qui réduit considérablement les nuisances sur les quartiers construits proches.

Au point de vue de l'urbanisme et de l'aménagement :

— l'extraction des quelque 20 millions de mètres cubes de matériaux nécessaires au remblaiement des 200 hectares pris sur la mer permettra d'araser une colline et d'augmenter la zone constructible de Nice en réduisant la pression de l'urbanisation sur les terres agricoles ;

— un nouveau port, aux possibilités notablement augmentées par rapport au port actuel, pourrait être construit le moment venu à l'extrémité de la nouvelle plate-forme aéroportuaire.

Enfin l'extension des installations de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur pourra être exécutée, une fois la plate-forme de l'extension sud réalisée et la seconde piste mise en service par tranches successives et au fur et à mesure de la croissance du trafic aéronautique. Cet aéroport, en phase finale, pourra traiter annuellement un trafic de l'ordre de 10 millions de passagers.

II. — *Les dispositions du projet :*

La première phase des travaux, la seule actuellement lancée, consiste à remblayer 200 hectares sur la mer, à réaliser sur ce remblai une piste de 3 200 mètres de longueur avec ses équipements et à construire un ouvrage sous-piste d'accès à la partie Sud de la nouvelle plate-forme. Cette première phase fait l'objet de deux tranches :

— la première tranche est relative au seul remblaiement des 200 hectares ; elle a été amorcée en 1975 par la préparation de la carrière, par extraction de matériaux et la préparation de chaussées de chantier ;

— la seconde tranche débutera en 1976 : piste, équipements (balisage lumineux, aides radio-électriques pour l'atterrissage) et ouvrage routier sous-piste d'accès à la partie Sud.

Il est à noter que pour le remblaiement, qui sera réalisé principalement dans le courant de 1976, il sera possible d'utiliser une demi-plate-forme de l'autoroute de contournement Nord de Nice permettant l'emploi de gros engins de transport hors gabarit routier, d'où une économie sensible sur les dépenses de transport et sur la durée des travaux de remblaiement.

Les phases ultérieures de travaux d'infrastructure ne seront réalisées que lorsque l'augmentation du trafic le justifiera. Elles comprendront :

— la réalisation sur le remblai d'une seconde piste (de 3 000 mètres) parallèle à la piste construite en première phase (de 3 200 mètres) et formant un « doublet » avec celle-ci ;

— la transformation en voie de circulation pour avions de l'actuelle piste et la construction au voisinage de cette voie de constructions diverses nécessaires à l'exploitation de l'aéroport.

Parallèlement, et au fur et à mesure de la croissance du trafic, les installations terminales seront progressivement transformées et agrandies.

III. — *Le financement :*

Les travaux de la première tranche de l'extension Sud qui seront exécutés de 1974 à 1979 sont estimés à 264,3 millions de francs (valeur juillet 1974). Leur financement a fait l'objet d'une convention entre l'Etat — qui participe pour 35 % — et la Chambre

de commerce et d'industrie de Nice et des Alpes-Maritimes, concessionnaire de l'aéroport, qui participe pour 30 % ; la ville de Nice et le département des Alpes-Maritimes participent pour 35 %.

Les crédits prévus s'échelonnent pour les différents participants de la façon indiquée dans le tableau ci-après exprimé en millions de francs (valeur juillet 1974), toutes dépenses annexes comprises :

PARTICIPANTS	1974	1975	1976	1977	1978	1979	TOTAUX	POURCENTAGE
Etat	3,8	»	30,5	31,3	26,4	0,5	92,5	35
C. C. I.	»	16,5	22,3	19,2	14,1	7,3	79,4	30
Ville et département...	»	22,7	23,3	20,6	17,6	8,2	92,4	35
Totaux	3,8	39,2	76,1	71,1	58,1	16,0	264,3	100

Nous souhaitons que les indications qui nous ont été données quant à la nécessité de la réalisation immédiate de cet important investissement soient vérifiées par les faits.

b) *Pour l'Outre-Mer.*

Les travaux envisagés en 1976 sur les aérodromes concernent soit la remise en état de l'infrastructure existante, soit la poursuite de programmes précédemment engagés, soit encore la satisfaction de besoins évidents.

I. — Départements d'Outre-Mer.

Fort-de-France-Le Lamentin (Martinique) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 511 026 ; prévision d'augmentation approximative : 14 % en 1975, 15 % en 1976.

Objectif : les possibilités opérationnelles et la capacité de la piste (dont la longueur vient d'être portée à 3 000 mètres) sont actuellement suffisantes pour le trafic prévu. Il faut cependant envisager des aménagements divers aux installations techniques et de sécurité.

Pointe-à-Pitre-Le Raizet (Guadeloupe) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 715 906 ; prévisions d'augmentation approximatives : 15 % en 1975, 15 % en 1976.

Objectif : compte tenu de l'importance du trafic sur cet aéroport et avant de commencer des travaux d'augmentation de capacité, il est essentiel d'assurer la remise en état des infrastructures existantes et d'améliorer diverses installations de sécurité.

Cayenne-Rochambeau (Guyane) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 58 525 ; prévisions d'augmentation approximatives : 10 % en 1975, 9 % en 1976.

Objectif : constituant le complément indispensable à l'équipement et à l'aménagement des infrastructures déjà réalisées sur cet aéroport pour recevoir des Boeing 747, l'aérogare doit être terminée au début de l'année 1976. Son financement a été assuré par moitié entre la Chambre de commerce et d'industrie et l'Etat.

De plus, il est indispensable de remettre en état les infrastructures existantes : cela concerne en particulier la piste, la bande ainsi que la route d'accès.

Saint-Denis-Gillot :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 188 646 ; prévisions d'augmentation approximative : 17 % en 1975, 18 % en 1976.

Objectif : la réception des Boeing 747 à Saint-Denis-Gillot a entraîné le transfert au Sud de la piste de l'ensemble des installations. L'opération transfert des aérogares fret et passagers a été achevée cette année. C'est maintenant le bloc technique qui doit être déplacé en priorité.

II. — Territoires d'Outre-Mer.

Polynésie Française (Tahiti-Faaa et Raiatea) :

Trafic :

— Tahiti : nombre de passagers en 1974 : 610 000 ; prévisions d'augmentation approximative : 14 % en 1975, 15 % en 1976 ;

— Raiatea : nombre de passagers en 1974 : 68 000 ; prévisions d'augmentation approximative : 9 % en 1975, 10 % en 1976.

Objectif : outre des fournitures de matériel radioélectrique (aides à l'atterrissage et transmissions) pour l'aéroport de Tahiti-

Faaa, la construction d'une aire de stationnement sur l'aérodrome de Raiatea devient une opération prioritaire, compte tenu du trafic qui place celui-ci au niveau de l'aérodrome voisin de Bora-Bora.

Opérations envisagées en 1976 :

Wallis-Hihifo (Wallis et Futuna) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 4 684 ; prévisions d'augmentation approximatives : 10 % en 1975, 10 % en 1976.

Objectif : compte tenu de la vétusté du réseau électrique de l'aérodrome, il a été jugé opportun de restructurer celui-ci et de le brancher sur le réseau électrique du territoire nouvellement installé.

Saint-Pierre (Saint-Pierre-et-Miquelon) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 11 000 ; prévisions d'augmentation approximatives : 6 % en 1975, 6 % en 1976.

Objectif : pour améliorer la régularité dans la desserte de l'île, deux problèmes se sont posés, outre l'installation d'un ILS réalisée :

- remise en état de la piste ;
- allongement de 200 mètres vers l'Ouest (maximum possible).

Moroni-Hahaïa (Comores) (1) :

Objectif : l'aérodrome de Moroni-Hahaïa a été ouvert au trafic aérien au mois de janvier 1975. Un aménagement de locaux techniques est prévu.

Opérations envisagées en 1976 :

Nouméa-La Tontouta (Nouvelle-Calédonie) :

Trafic : nombre de passagers en 1974 : 167 881 ; prévisions d'augmentation approximatives : 11 % en 1975, 12 % en 1976.

Objectifs : la capacité des pistes et installations est suffisante pour le trafic prévu. Les problèmes posés concernent :

- l'amélioration du réseau routier intérieur, notamment dans la zone des logements ;
- l'adaptation de l'infrastructure à la réception des Boeing 747 des lignes étrangères, qu'il est très souhaitable de pouvoir recevoir à Nouméa.

(1) Ces opérations avaient été envisagées antérieurement aux événements qui se déroulent actuellement aux Comores. La question se pose de l'opportunité de la réalisation de ces investissements.

II. — AÉROPORT DE PARIS

Aéroport de Paris restera dans une situation financière difficile pendant plusieurs années. Cette situation financière, qui est une donnée de base héritée du passé, est aberrante. Le déficit d'exploitation s'élèvera encore à 100 millions de francs en 1976 et pendant plusieurs années encore on observera un solde négatif. Aussi, le redressement aussi rapide que possible de la situation financière doit-il constituer un objectif prioritaire. Compte tenu des mesures de redressement indispensables, l'équilibre financier pourrait être réalisé vers 1978-1980, même avec des prévisions de trafic révisées (+ 7 à 8 % jusqu'en 1980).

Les difficultés financières d'Aéroport de Paris étaient prévisibles mais on pouvait penser qu'elles seraient exceptionnelles et limitées aux conséquences financières normales d'une première année de mise en service du nouvel aéroport Charles-de-Gaulle. L'évolution du trafic a déjoué ces prévisions.

A moyen terme, l'ampleur et la durée du déséquilibre des comptes dépendront étroitement de l'évolution du trafic qui permettra de résorber plus ou moins rapidement la surcapacité inévitable des installations à l'ouverture de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La situation à long terme est heureusement moins préoccupante.

Le redressement de sa situation financière s'impose à Aéroport de Paris, même dans l'hypothèse d'une progression modérée du trafic, et pourrait être obtenu notamment par une pause dans les investissements jusqu'en 1978 ;

En effet, la période écoulée a été marquée par un effort d'investissement considérable ; de 1967 à 1973, les dépenses d'investissement se sont élevées à la hauteur du chiffre d'affaires et ont été couvertes aux trois quarts par l'emprunt. Les moyens de financement du budget des opérations en capital et la situation de l'endettement sont retracés dans les tableaux ci-après.

I. — *Moyens de financement du budget des opérations en capital*
(en millions).

	1970 (1)	1971	1972	1973	1974	1975
Marge brute d'autofinancement.	77,3	91	108	121	120	163
Dotations en capital.....	»	120	95	95	100	100
Emprunts :						
F. D. E. S.	230	225	200	225	120	102
Autres	191	180	149	161	48	49
Total	421	405	349	386	168	151

(1) Sans déduction des intérêts intercalaires du compte d'exploitation, contrairement aux autres années.

II. — *Dotation en capital* (en francs).

1971, taux 5 %.....	120 000 000
1972, taux 5 %.....	95 000 000
1973, taux 5 %.....	95 000 000
1974, taux 5 %.....	100 000 000
1975, taux 5 %.....	100 000 000
	510 000 000

III. — *Situation de l'endettement* (en millions).

	F. D. E. S.	AUTRES emprunts.	TOTAL
Sommes empruntées.....	1 775	1 696	3 471
Amortissements au 31 décembre 1975.	91	536	627
Reste dû au 31 décembre 1975.	1 684	1 160	2 844

D'autres mesures nécessaires sont de nature à redresser la situation.

La marge brute d'autofinancement devrait être améliorée par une réduction accélérée du déficit d'exploitation.

Au niveau des charges d'exploitation, Aéroport de Paris devrait accentuer son effort de productivité. Au niveau des produits d'exploitation, cet établissement devrait poursuivre la valorisation de ses plates-formes aéroportuaires. Une répartition plus équilibrée du trafic entre les aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle devrait être recherchée. Les progrès en ce domaine permettraient de gagner, à trafic égal, un à deux ans sur la programmation des nouveaux investissements et de différer jusqu'en 1981, au plus tôt, la mise en service de la deuxième aérogare Charles-de-Gaulle.

En effet, compte tenu d'une révision des perspectives de trafic, le programme initialement envisagé peut être étalé.

La fermeture de l'aéroport du Bourget en 1977 au trafic commercial de premier et deuxième niveau permettrait de substantielles économies de charges d'exploitation.

Un problème aigu est celui de la *desserte de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle*, encore qu'elle s'effectue dans des conditions moins mauvaises que celles qui étaient redoutées. La mise en route de l'autoroute B 3 a contribué à une certaine fluidité du trafic. La difficulté actuelle est celle de l'encombrement des axes autoroutiers lors de la pénétration dans Paris, dû à la saturation du boulevard périphérique.

Au printemps 1976 sera réalisée une liaison par voie ferrée « Gare du Nord—Roissy ».

Quant à la liaison entre les deux aéroports, la création d'une liaison Orly—Roissy par aérotrain n'ayant pas abouti, d'autres solutions doivent être envisagées.

Situation actuelle.

Les liaisons directes entre les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly intéressent essentiellement les voyageurs aériens en correspondance à Paris entre un vol arrivant sur un aéroport et un autre vol partant de l'autre aéroport.

Selon une enquête récente, les voyageurs en correspondance engendrent à Paris 10 % du trafic total des aéroports. Parmi ces passagers, un quart seulement doivent changer d'aéroport.

Finalement, les échanges entre les deux aéroports représenteront en 1975 moins de 200 000 personnes, soit en moyenne 550 personnes par jour.

La plupart de ces voyageurs utilisent la liaison spécialisée par car, exploitée par la Compagnie Air France. Cette situation est, en raison surtout de l'irrégularité des temps de parcours, peu satisfaisante.

Compte tenu des niveaux de trafic indiqués ci-dessus, les améliorations futures semblent ne pouvoir être recherchées dans des moyens de transport en site propre qui ne seraient affectées qu'à cette unique liaison, ni dans une liaison aérienne à fréquence élevée, d'un coût prohibitif.

C'est pourquoi Aéroport de Paris a, comme première priorité, demandé que soit réalisée la continuité de la liaison autoroutière A 86 entre les deux aéroports.

A plus long terme, la liaison ferrée entre les deux aéroports semble pouvoir être espérée vers 1982 lorsque, d'une part, la ligne de Sceaux et la ligne S. N. C. F. Gare-du-Nord—Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle seront reliées par l'interconnexion du Châtelet et lorsque, d'autre part, la ligne de Sceaux sera reliée à l'Aéroport d'Orly par l'intermédiaire de la ligne S. N. C. F. de Grande Ceinture. La liaison entre les deux aéroports serait alors assurée en une cinquantaine de minutes avec une fréquence d'environ un train toutes les vingt minutes.

Ces perspectives nous apparaissent bien lointaines. Dans l'intérêt des passagers, des compagnies et d'Aéroport de Paris, il nous apparaît que ces réalisations doivent être considérablement accélérées.

E. — La formation aéronautique.

I. — *Les crédits d'équipement* inscrits aux chapitres 53.20 et 56.70 sont, en valeur nominale, sensiblement égaux à ceux du budget voté pour 1975.

Ils permettront de poursuivre la modernisation de la flotte du Secrétariat général à l'Aviation civile. En particulier, il est envisagé de continuer, d'une part, le remplacement des appareils Morane Saulnier 733 vétustes et d'entretien fort coûteux par des appareils plus modernes, de performances plus élevées et répon-

dant mieux aux impératifs de formation, d'autre part, de renouveler progressivement la flotte de bimoteurs affectée à la formation des personnels des corps techniques.

En matière d'infrastructure, les crédits inscrits permettront la construction de la plus grande partie des installations nécessaires au transfert du Centre national de Challes-les-Eaux sur Grenoble-Saint-Geoirs. L'accélération de cette opération de transfert est rendue nécessaire par l'insécurité des vols effectués à Challes-les-Eaux du fait de l'extension de l'agglomération chambérienne.

Par ailleurs, il sera procédé à une première tranche de rénovation des installations du Centre national de vol à voile de Saint-Auban-sur-Durance, rénovation qui avait été retardée par l'incertitude, maintenant levée, du maintien des activités du Centre sur cette plate-forme.

II. — *Crédits de fonctionnement.*

Compte tenu, d'une part, de la regrettable diminution d'activité des Associations aéronautiques, diminution provenant essentiellement de l'impact du prix des carburants sur le prix des heures de vol, on peut prévoir que la demande de formation d'instructeurs de pilote privés d'avion et de planeur diminuera, et qu'en conséquence les crédits inscrits, qui sont majorés de 7 % par rapport à 1975, devraient permettre de satisfaire les besoins exprimés. Par ailleurs, l'abaissement de la croissance des activités des compagnies françaises de transport aérien implique une diminution sensible de leurs besoins en personnel navigant professionnel.

C'est pourquoi, si le recrutement en 1976 des élèves pilotes de ligne restera sensiblement le même que les années précédentes (ces élèves ne deviendront effectivement opérationnel qu'en 1980, date à laquelle tout porte à penser que les compagnies reviendront à un taux de croissance normal), il ne sera procédé qu'à la formation d'un nombre réduit de pilotes professionnels de 1^{re} classe.

III. — *Interventions publiques.*

La plus grande partie de l'augmentation forfaitaire de 7 % des crédits inscrits au titre des interventions publiques sera affectée aux bourses « vol à moteur » et « vol à voile » accordées aux jeunes de moins de vingt-cinq ans.

Le taux de ces bourses sera augmenté pour les adapter au prix des heures de vol dans les associations aéronautiques, prix qui ont dû supporter en particulier l'impact de l'augmentation du prix des produits pétroliers.

*

* *

En définitive, sauf aggravation brutale de certains éléments de la conjoncture économique actuelle (produits pétroliers, pièces de rechange, prix de main-d'œuvre) les efforts porteront en 1976, dans le secteur de la formation aéronautique, plus sur l'adaptation aux besoins que sur l'augmentation des activités.

TROISIEME PARTIE

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Au cours de sa séance du mardi 28 octobre, la Commission des Finances a procédé à l'examen du projet de budget de l'aviation civile pour l'année 1976.

Après l'exposé de votre rapporteur spécial, sont intervenus notamment *MM. Edouard Bonnefous*, président, et *René Monory*, rapporteur général, qui ont souligné l'importance du problème financier posé par la construction et l'exploitation de l'appareil supersonique Concorde. Constatant qu'il avait été estimé au départ que l'opération devait être équilibrée pour une série de cent cinquante appareils, ils ont souligné les graves conséquences financières du déroulement du programme ; d'autant que, compte tenu d'une série actuellement limitée à seize appareils, le prix de vente théorique devrait être bien supérieur à celui qui avait été calculé initialement. Ils ont indiqué, comme *M. Coudé du Foresto*, que la fixation des tarifs se posait en termes financiers, la conclusion des accords tarifaires devant tenir compte de la rentabilité et de l'adaptation au marché. Après une intervention de *M. Yves Durand* sur les conséquences de l'évolution de la situation, la commission s'est interrogée sur le point de savoir si, compte tenu des problèmes de rentabilité financière, le temps n'était pas venu d'envisager une coopération plus large, tant sur le plan technologique que sur le plan commercial.

MM. Coudé du Foresto et *Edouard Bonnefous*, président, relevant l'importance du déficit enregistré par Air France, ont souligné l'équilibre de la gestion de certaines autres compagnies européennes, et ont marqué la nécessité de maintenir, malgré une passe difficile, l'intégralité du réseau de notre compagnie nationale.

Intervenant sur les difficultés présentées pour les passagers, par la dualité des deux aéroports parisiens de Roissy-Charles-de-

Gaulle et d'Orly, *M. Edouard Bonnefous*, président, a estimé nécessaire d'assurer rapidement une liaison rapide entre ces deux plateformes.

Enfin, *MM. Lombard* et *Moinet* ont mis en relief l'urgence d'une politique tendant au développement harmonieux des lignes aériennes intérieures, qui constituent un important élément de l'aménagement du territoire.

*

* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget de l'Aviation civile pour 1976.

ANNEXES



ANNEXE I (1)

CONCORDE

Dernier point avant la mise en exploitation commerciale.

UN RAPPEL DES GRANDES DATES

- Novembre 1962 : signature de l'accord gouvernemental franco-britannique.
- Avril 1965 : lancement des deux prototypes.
- Mars 1969 : premier vol du prototype.
- Octobre 1969 : mach 1.
- Novembre 1970 : mach 2.
- Mars 1971 : première liaison intercontinentale Paris—Dakar.
- Septembre 1971 : première traversée de l'Atlantique Sud (Rio, Sao Paulo).
- Septembre 1973 : première traversée de l'Atlantique Nord (Washington—Paris).

LE NOMBRE D'AVIONS

Pour mémoire : deux prototypes ; deux cellules d'essais statiques et de fatigue ; deux pré-série.

En vol ou en cours de fabrication : seize.

Approvisionnements à long cycle lancés pour six appareils supplémentaires (en France) : (l'enchaînement du programme au-delà de seize appareils impliquerait que la France et la Grande-Bretagne prennent des décisions à bref délai).

Pour mémoire : depuis fin 1974, les coûts d'achèvement du développement et de fabrication des avions de série font l'objet d'engagements forfaitaires de la part de l'Aérospatiale.

LES COMMANDES

Commandes fermes : quatre avions Air France, cinq avions British Airways.

Contrats préliminaires d'achat : deux avions Iran Air, plus option sur un avion ; trois avions CAAC Chine : aucun progrès depuis juillet 1972.

Perspectives : les conversations tenues dans le cadre des vols d'endurance semblent confirmer que dans une première phase la mise en service de Concorde par Air France et British Airways aura un effet d'entraînement et aboutira à des accords d'exploitation avec les compagnies locales à vocation internationale (Varig, Qantas, Viasa).

Au cours des récents vols d'endurance, on a noté pour la première fois un intérêt technique de compagnies européennes, notamment Lufthansa et Swissair.

(1) Extrait de *France-Transports*, Aviation civile n° 1975.

LA CERTIFICATION : FIN DES VOLS D'ENDURANCE

Du 28 mai au 2 août, les avions de série n° 1 et n° 3 ont effectué les vols d'endurance incombant au côté français : bilan de l'avion n° 3 : deux liaisons Paris—Dakar ; trente traversées Paris—Rio via Dakar ; vingt-quatre traversées Paris—Caracas via Lisbonne (1) ; huit traversées Paris—Gander ; six boucles Méditerranée et Atlantique Nord ; 602 900 kilomètres ; 4 680 passagers ; 376 heures de vol dont 257 à vitesse supersonique ; aucune annulation ; sept retards, dont les deux plus importants (trois heures vingt et six heures) ne sont pas imputables à l'avion.

L'entraînement des équipages d'Air France s'est effectué dans des conditions parfaitement représentatives de la mise en exploitation de l'appareil. Les équipages des services officiels ont accompli le complément d'heures de vol nécessaire pour obtenir la certification sur les appareils de préproduction numéros 1 et 2.

Du 7 juillet au 13 septembre, l'avion de série n° 4 assure les vols d'endurance incombant au côté britannique sur les axes Bahrein—Singapour—Melbourne et Londres—Gander. L'interdiction initiale des pays arabes de laisser survoler leurs territoires à vitesse supersonique ayant été levée, les vols se sont déroulés normalement. La délivrance du certificat de navigabilité de type est prévue pour l'automne 1975.

LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL

Prévue début janvier 1976, conjointement par Air France (Paris—Rio) et British Airways (Londres—Bahrein), puis ouverture de la route Atlantique Nord (Washington et New York) sous réserve de l'accord des autorités américaines.

Six équipages d'Air France ont reçu leur qualification au cours des récents vols d'endurance.

Les objectifs ont toute chance d'être atteints.

(1) L'étape Lisbonne—Caracas (6 575 kilomètres, soit 575 kilomètres de plus que la mission type Paris—New York) a été effectuée avec la charge marchande prévue et constitue l'étape commerciale la plus longue jamais franchie par Concorde à ce jour. Les conclusions de ces vols d'endurance sont tout à fait favorables. On estime le but atteint à la perfection.

ANNEXE II

LES CARACTERISTIQUES DE CONCORDE

Concorde est un appareil de transport supersonique, aile delta évolutive et dérive centrale, propulsé par quatre réacteurs Olympus 593 développés et construits par la division moteurs de Rolls-Royce en coopération avec la S.N.E.C.M.A. Chaque moteur développe au décollage une poussée de 17 260 kilogrammes avec réchauffe.

La vitesse de croisière est de Mach 2, c'est-à-dire plus de deux fois la vitesse du son ; elle est obtenue dans les conditions dites de croisière ascendante entre 15 000 et 18 000 mètres.

Pour une masse maximale au décollage de 181,5 tonnes, l'avion peut emporter une charge marchande de 12 740 kilogrammes pour un rayon d'action de l'ordre de 6 200 kilomètres avec réserves de carburant réglementaires et une régularité optimale.

Au choix de ses utilisateurs, Concorde peut être aménagé en différentes configurations allant de la version haute densité prévue pour 144 passagers, à la version classe unique qui offre 100 sièges d'un confort équivalent à celui de la première classe des gros porteurs subsoniques. Rappelons que c'est cette dernière version qui a été retenue par Air France et British Airways.

Les premiers résultats acquis au cours de vols d'endurance et notamment sur l'étape Lisbonne—Caracas — 6 575 kilomètres, soit 575 kilomètres de plus que Paris—New York — permettent de confirmer les performances de l'appareil.

Les travaux de développement en cours portent essentiellement sur des améliorations de divers composants des moteurs, de façon à augmenter leur durée de vie et à réduire les frais d'entretien.

Au niveau des études, des améliorations aérodynamiques de la voilure associées à des allègements structuraux ont été envisagés dans le but soit d'augmenter le rayon d'action à charge marchande donnée, soit de réduire le bruit pour un poids total au décollage identique.

ANNEXE III

ETUDES SUR LES TARIFS DE PASSAGES A APPLIQUER A L'AVION-CONCORDE

Air France a lancé, dans les cinq dernières années, de nombreuses études afin de réunir les éléments nécessaires à la détermination du tarif optimum à appliquer à l'avion supersonique Concorde.

Plusieurs enquêtes ont été effectuées auprès de la clientèle, soit sous la responsabilité d'Air France elle-même, soit par l'intermédiaire d'entreprises spécialisées ; ces enquêtes ont été confrontées à des études théoriques sur le comportement du passager face à un gain de temps possible ; enfin, de façon permanente, les représentations concernées, en contact direct avec la clientèle, ont été amenées à fournir leur point de vue.

Il va de soi que ce problème a également été discuté avec British Airways.

Il est ressorti de ces études que toute hausse de tarif qui amènerait à dépasser très notablement le niveau de la première classe ne pourrait que détériorer l'économie de l'exploitation ; passé un certain seuil, l'augmentation de la recette unitaire ne compense plus les pertes de trafic.

Quoiqu'il soit difficile d'avancer un chiffre précis, il est permis de penser que le tarif ayant récemment fait l'objet d'un accord à I. A. T. A., et correspondant à une surcharge de 20 % par rapport au tarif première classe, n'est pas trop supérieur au niveau optimum sur les lignes de l'Atlantique Sud.

Les caractéristiques du marché Etats-Unis incitent à penser que le meilleur tarif sur l'Atlantique Nord se situe à un niveau légèrement inférieur, correspondant à une surcharge de l'ordre de 10 à 15 %. Telle est la proposition d'Air France dans les négociations actuellement en cours à I. A. T. A. ; une surcharge de 20 % pour les destinations de New York et de Washington apparaît comme la limite au-delà de laquelle les recettes se dégradent rapidement.

Ceci fixe donc les tarifs assurant à Air France les meilleures recettes ; reste à déterminer si, compte tenu du prix d'achat de l'appareil et des coûts d'exploitation, ces tarifs assurent la rentabilité.

Celle-ci reste suspendue à deux conditions. La première est évidemment qu'Air France obtienne suffisamment de droits de trafic pour pouvoir utiliser rationnellement les quatre machines qu'elle a commandées et répartir chaque année l'amortissement de ses avions sur un programme supérieur à 10 000 heures de vol.

La seconde condition est bien sûr la réponse favorable de la clientèle à ce produit nouveau ; un coefficient de remplissage supérieur à 65 % devrait permettre, une fois l'exploitation bien rodée, de dégager une marge d'autofinancement permettant un amortissement satisfaisant du matériel. Ce remplissage, comparable à celui observé sur le réseau Air France ne pose pas de problème technique en raison de la capacité limitée de l'appareil.

ANNEXE IV

COMPARAISON DES SOCIÉTÉS AIR FRANCE ET LUFTHANSA

Air France et Lufthansa viennent de subir et subissent encore les effets d'une conjoncture mondiale difficile pour le transport aérien.

La comparaison entre leurs résultats respectifs exige que soit pris en considération un certain nombre de caractéristiques propres à chacune des compagnies et à leur environnement.

En premier lieu, le marché français des voyages aériens n'est pas le marché allemand ; en matière de voyages touristiques, chacun sait combien est forte la propension à voyager de la population allemande, comparée à celle des Français : conditions climatiques peu favorables, taux d'urbanisation élevé, relative pauvreté de l'Allemagne en sites touristiques... font que les vacances à l'étranger constituent, pour les Allemands, un besoin plus fondamental que pour les Français et, donc, moins susceptible d'être remis en question dans un contexte de crise économique ; en matière de voyages d'affaires, chacun sait également que l'économie allemande est plus ouverte sur l'extérieur que ne l'est l'économie française — 25 % du produit intérieur brut allemand provient du commerce extérieur, le chiffre correspondant pour la France n'étant que de 19 % — et il est compréhensible que, tendue plus que jamais vers l'exportation du fait du besoin de devises, l'économie allemande ait alimenté, plus que l'économie française, sa compagnie nationale en voyages d'affaires à l'étranger ; à ce dernier phénomène s'ajoute le fait que, 1,9 fois plus importantes que les exportations françaises, les exportations allemandes concernent, plus que les françaises, des pays lointains (3 fois plus d'exportations allemandes vers l'Amérique du Nord, 2,7 fois plus vers le Japon et l'Extrême-Orient...)

La compagnie allemande, par ailleurs, n'a pas subi en 1974 les augmentations de prix du carburant aussi fortement qu'Air France : par rapport à 1973, le poste « carburants » des frais d'exploitation de Lufthansa s'est accru de 149 % alors que, pour Air France, il s'est accru de 243 %, entraînant un chiffre de dépenses en carburant de 34 % supérieur à celui de son partenaire Outre-Rhin.

Lufthansa ne doit pas exploiter, comme le fait Air France, une flotte grosse consommatrice en carburant : son réseau moyen-courrier est doté d'une flotte homogène — B. 727 et B. 737 — et moderne.

D'autre part, le contrôle du réseau intérieur allemand par Lufthansa lui donne un grand avantage, pour le réseau moyen-courrier du moins, et lui permet d'assurer au mieux les correspondances et d'avoir une meilleure rotation de sa flotte moyen-courrier, ce qui n'est pas le cas pour Air France.

La filiale charter Condor, dont les comptes sont consolidés avec ceux de la Lufthansa, contrôle une grande partie du marché touristique (vols non réguliers). Il apparaît ainsi que, tout en contrôlant le marché dynamique des voyages touristiques qui a été jusqu'à maintenant peu sensible à la crise, la Lufthansa se trouve être en bonne position pour ménager à sa clientèle « affaires » (à haute contribution) une part plus importante de son trafic, sa recette unitaire se situant à 17 % au-dessus de celle d'Air France.

Lufthansa, enfin, n'a pas eu à faire face à une partition de sa base principale d'exploitation, partition coûteuse pour Air France du fait des duplications inévitables en matière de dépenses et des fuites de trafic vers une concurrence alimentée directement par Air Inter, à Orly.

On notera également que, contrairement à ce que l'on aurait pu espérer, Lufthansa n'a pas souhaité acquérir l'appareil Airbus dès 1974 comme l'a fait Air France, bien que cet appareil soit de construction franco-allemande.

Ces différents facteurs expliquent, tout au moins partiellement, la plus grande faiblesse d'Air France, face à la conjoncture économique, en 1974.

Si l'on examine en détail les résultats annuels de 1974, le résultat d'exploitation de Lufthansa en 1974 était déficitaire de 42 millions de francs ; ce n'est que grâce à un solde recettes/dépenses du compte pertes et profits très largement positif (76 millions de francs) que la compagnie allemande a pu annoncer un bénéfice de 34 millions de francs.

On trouve, en particulier, au compte pertes et profits de 1974, 75 millions de francs en profits exceptionnels, dont on ignore l'origine, et 157 millions de francs en profits sur réalisation d'immobilisations alors que, en débit, figure pour 74 millions de francs l'épuration de la perte de l'exercice 1973.

Il semble que l'Etat allemand contribue, de façon diverse et difficilement appréciable au vue des seuls rapports annuels, à l'équilibrage des comptes de sa compagnie nationale ; c'est ainsi que, en 1973, Lufthansa a reçu une subvention de 320 millions de francs à titre de compensation pour la grève de la navigation aérienne intervenue au cours de cette même année.

ANNEXE V

TARIFICATION SUR LES AEROPORTS EUROPEENS

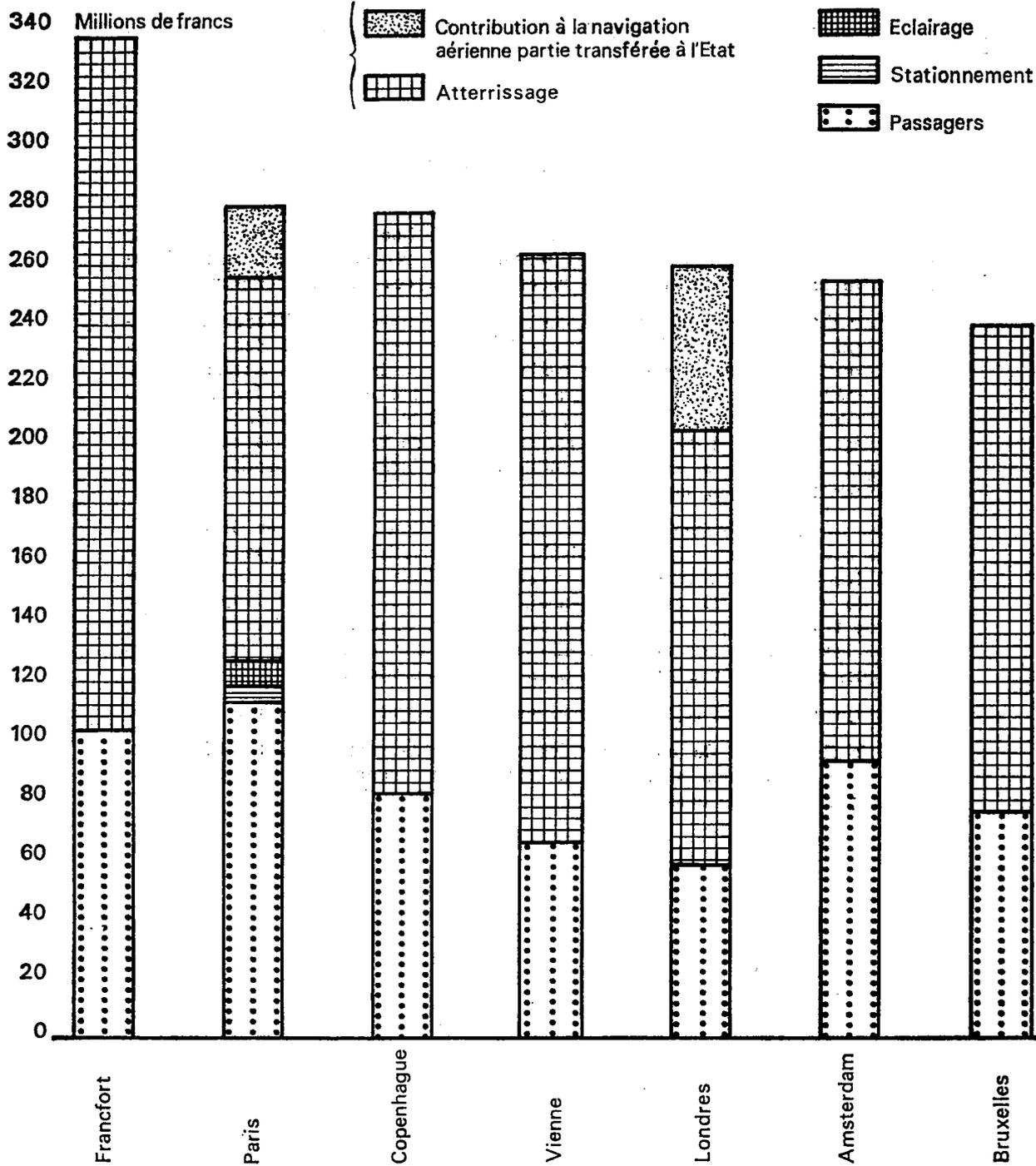
Les réglementations et les structures de tarification des principaux aéroports européens présentent des différences sensibles qui rendent difficile une comparaison du niveau de l'ensemble des redevances perçues sur ces aéroports.

Pour l'établissement du synopsis, on a donc recherché une méthode de comparaison qui tienne compte à la fois des taux des redevances et des conditions dans lesquelles ils s'appliquent. Cette méthode conduit à intégrer un certain nombre de paramètres caractérisant la structure du trafic auquel on applique les redevances considérées : part des différents types d'aéronefs dans le trafic total, pourcentage de passagers en transit direct et en correspondance de lignes pour le calcul de la redevance « passagers », fréquence d'utilisation du balisage et quantité moyenne de carburant embarqué, etc.

Ces paramètres exigent des informations statistiques assez fines. Il est donc apparu que la méthode la plus valable pour permettre une comparaison entre les différents aéroports consistait à prendre pour base le trafic de l'Aéroport de Paris de l'année 1973 avec ses caractéristiques essentielles et d'appliquer à ce trafic type les taux des redevances pratiquées, à la date du 1^{er} avril 1975 sur chaque aéroport. Le classement s'effectue ainsi par comparaison des recettes théoriques globales nouvelles qui résultent de ces opérations.

Le synopsis ci-joint reprend ce classement sous forme de graphique.

Mais il convient de noter que les comparaisons sont rendues difficiles en raison des importantes variations de change des monnaies nationales qui se sont amplifiées depuis deux ans.



ANNEXE VI

LA REPARTITION DU TRAFIC ENTRE ORLY ET ROISSY

1. — La liste des trafics, à transférer en première phase sur l'aéroport Charles-de-Gaulle, a commencé à être élaborée dès 1971. Priorité a été accordée aux compagnies jugées susceptibles, à l'époque, d'utiliser des avions supersoniques.

A cette exception près, aucune fonction particulière n'a été attribuée à l'aéroport Charles-de-Gaulle, et le trafic aérien a été réparti pour tenter d'atteindre au mieux plusieurs objectifs : utilisation homogène des capacités disponibles, prise en compte des contraintes techniques et commerciales des transporteurs, facilité des correspondances à Paris, libre choix de l'aéroport de départ par le voyageur en fonction de la localisation en région parisienne de son domicile ou de son hôtel.

La répartition des trafics, telle qu'elle existe aujourd'hui, est notablement différente de celle proposée en 1971, car il a fallu tenir compte des souhaits des transporteurs, en particulier des transporteurs français, mais aussi de certaines compagnies étrangères.

Si la répartition actuelle est maintenue entre Orly et Charles-de-Gaulle, et en tenant compte de la fermeture du Bourget au trafic commercial en 1977, avec la ventilation de ce trafic entre les deux autres plates-formes de la région parisienne, on prévoit, pour 1980, un trafic d'environ dix millions de passagers à Charles-de-Gaulle et d'environ dix-sept millions de passagers à Orly.

Le trafic ainsi prévu à Charles-de-Gaulle correspond sensiblement à la capacité de l'aérogare. A la même date, le trafic prévu à Orly laisse sur cet aéroport une capacité disponible de trois millions de passagers/an. Il y a donc un déséquilibre important. Ce déséquilibre est, de plus, accentué par une concentration à Roissy des vols long-courriers, ce qui se traduit par des pointes de trafic importantes et aléatoires qui doivent y être apportées, au détriment de la qualité du service.

Le Secrétariat général à l'Aviation civile recherche donc actuellement une modification de la répartition des trafics, en vue de reporter au plus tard les investissements nécessaires à l'augmentation de la capacité de l'aéroport Charles-de-Gaulle, malgré les inconvénients que peuvent représenter éventuellement pour les compagnies de nouveaux transferts de trafics.

La fermeture du Bourget au trafic commercial, envisagée pour 1977, est aussi l'occasion de prévoir une modification de la répartition des compagnies aériennes, puisque les compagnies installées au Bourget devront alors utiliser soit Orly, soit l'aéroport Charles-de-Gaulle. Une préférence très nette se manifeste toutefois pour cette dernière plate-forme.

2. — L'accueil fait au nouvel aéroport par les passagers est bon.

La nouvelle aérogare est généralement perçue comme une aérogare rapide, particulièrement au départ. Les craintes exprimées par la presse, à l'époque de la

mise en service, sur les difficultés d'accès se sont révélées très exagérées. Les difficultés inhérentes à toute mise en service d'un ouvrage de cette importance ont été surmontées et la qualité de service est maintenant jugée satisfaisante par les usagers.

L'exploitation des deux grands aéroports pose quelques problèmes de correspondances, particulièrement pour les provinciaux qui transitent à Paris pour aller à l'étranger. Ces voyageurs empruntent donc, plus fréquemment que par le passé, les vols des compagnies étrangères maintenues à Orly plutôt que de changer d'aéroport pour emprunter les vols Air France.

L'ensemble des échanges entre aéroports ne représente ainsi qu'environ 3 % des voyages aériens.

ANNEXE VII

LA DESTINATION DE L'AÉROPORT DU BOURGET

L'aéroport du Bourget sera fermé au trafic commercial à une date qui n'est pas encore fixée de manière définitive, mais qui se situera vraisemblablement vers mars 1977.

L'utilisation de l'aéroport après cette fermeture doit faire l'objet au cours des prochains mois, de consultations entre les départements ministériels intéressés. Elle doit ensuite donner lieu à un avant-projet de plan de masse dont l'instruction permettra de recueillir les observations des diverses instances locales concernées par Le Bourget.

Le Gouvernement a d'ores et déjà décidé la création, dans la partie Sud du terrain, d'un espace vert de 80 hectares situé dans le prolongement du parc de La Courneuve.

L'utilisation future du terrain du Bourget prévoit d'autre part le maintien ou le développement d'un certain nombre d'activités. Subsisteraient ainsi sur la plateforme :

— l'aviation régionale (ou de « troisième niveau ») qui s'y trouve actuellement, du moins si les compagnies intéressées (principalement Air Alpes) le souhaitent ;

— le trafic d'aviation d'affaires et voyage, déjà important au Bourget, et dont les installations devraient pouvoir se développer ;

— une importante activité de maintenance d'avions de la Compagnie U. T. A., ainsi que diverses autres opérations d'entretien (S. E. C. A.). Cette activité occupe actuellement près de 3 000 personnes et s'étend sur 30 hectares ;

— le Musée de l'Air qui occupera tout ou partie de l'aérogare actuelle et des hangars situés au Sud de celle-ci ;

— le trafic militaire si la décision en est prise par les autorités responsables.

Si les études en cours aboutissent à une décision en ce sens, on y trouvera également l'exposition statique du Salon de l'Aéronautique et de l'Espace qui continuerait d'avoir lieu tous les deux ans dans la zone située au Sud de l'espace vert. Cette zone pourrait d'ailleurs être transformée en parc des expositions permanent dont le Salon de l'Aéronautique et de l'Espace ne constituerait qu'une des manifestations.

Dans l'avenir, l'aéroport du Bourget pourrait également accueillir tout ou partie du trafic d'avions à décollage et atterrissage courts desservant Paris. La proximité de la capitale fait en effet du Bourget un site remarquable pour un type de trafic qui commence à se développer dans certains pays (Canada notamment).

L'accueil du trafic aérien se fera dans la partie Nord où l'on continuera d'utiliser, autant que faire se peut, les infrastructures existantes. Dans la partie Sud, les différentes installations — hangars d'entretien, hangars du Musée de l'Air, parc des expositions, zone militaire — seront implantées autour de l'espace vert de 80 hectares, formant ainsi l'arrière port du Bourget, zone aux activités diverses, mais dont il est essentiel de maintenir l'accès possible aux avions.

ANNEXE VIII

QUELS SONT LES PROBLEMES D'ACTUALITE POSES PAR LES AERODROMES SECONDAIRES DE LA REGION PARISIENNE

L'accent mis depuis quelques années sur les nuisances et la défense de la qualité de la vie fait qu'aucun terrain, même secondaire, n'échappe aux problèmes d'environnement quels que soient :

- sa situation par rapport aux populations ;
- la nature de son trafic ;
- le volume de son activité.

Près de la plupart de ces terrains, les réactions sont légères et épisodiques, mais, autour de quelques plates-formes, des manifestations plus importantes sont apparues et se maintiennent avec des motivations diverses.

Toussus-le-Noble.

Le projet d'aménagement s'est heurté à une violente opposition des populations locales. On peut espérer que les engagements pris par le Gouvernement et confirmés à de nombreuses reprises, portant sur la non-modification de la nature du trafic, sur le volume d'activité dans les années à venir et sur le niveau de bruit dans les zones proches de l'aérodrome et la récente décision du Secrétaire d'Etat aux Transports de ramener l'ILS plus près de l'extrémité de piste ont maintenant apaisé leurs craintes.

La mise en service du système est prévue pour le dernier trimestre 1975.

Châtenay-Villepreux.

Aucune modification d'infrastructure n'est envisagée.

Un bloc technique permettant une meilleure surveillance du trafic aérien local est en cours de réalisation ainsi que des installations d'accueil pour les usagers.

Aucun changement de nature du trafic (aviation légère) n'est envisagée ; on note cependant quelques réactions contre les passages d'avions. Il s'agit essentiellement de manifestations provenant de populations récemment installées dans un nouveau lotissement situé à l'intérieur du circuit de piste.

Pontoise-Cormeilles.

L'aérodrome est destiné à accueillir de l'aviation d'affaires et de l'aviation légère, ce qui ne nécessitera aucun changement de l'infrastructure existante.

Seules sont réalisées, au fur et à mesure des besoins, des installations techniques remplaçant des équipements anciens vétustes et des locaux d'accueil pour les usagers.

L'Association de défense des riverains de l'aérodrome de Cormeilles qui s'oppose au développement du trafic d'aviation générale, a fait savoir que les pouvoirs publics avaient l'intention de faire de l'aérodrome de Cormeilles une annexe de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'y traiter une partie de son trafic commercial. De telles affirmations sont, évidemment, sans aucun fondement.

Guyancourt.

Selon les prévisions liées au développement de la ville nouvelle, l'aérodrome, sur lequel s'effectuent actuellement 200 000 mouvements par an, devait être fermé en 1976. Il semble actuellement que la date de fermeture pourra être reportée vers 1990.

Mais il est bien évident qu'il faudra accueillir au préalable le trafic sur un autre aérodrome relativement proche.

ANNEXE IX

EVOLUTION DU FRET AERIEN SUR LES AEROPORTS DE PARIS

Un gros effort de promotion en faveur du fret aérien a été fait en 1973-1974 et il est envisagé de le développer en 1975 dans le but d'attirer des trafics qui passent par d'autres aéroports européens.

Aéroport de Paris en collaboration avec Air France et U. T. A., mais aussi les douanes-aéroport, a axé ses campagnes promotionnelles sur deux thèmes : Paris, plate-forme de distribution internationale et Paris, point de correspondance.

Les résultats, sans être exceptionnels en raison de la conjoncture économique mondiale, peuvent être considérés comme satisfaisants si on les compare à ceux de nos concurrents directs : Londres, Francfort et Amsterdam.

1. — Croissance du fret.

	LONDRES	FRANCFORT	AMSTERDAM	PARIS
	(En pourcentage.)			
1972-1973	+ 13	+ 14	+ 10	+ 14
1973-1974	+ 4	+ 10	+ 8	+ 10
Quatre premiers mois de 1975.....	— 3	— 17	— 10	+ 6,6

2. — Répartition du trafic à Paris.

	IMPORT	EXPORT	TRANSIT international.	TRAFIC intérieur.	TOTAL
	(En pourcentage.)				
1973	37	31	25	7	100
1974	30,9	21,1	40,8	7,2	100

Il semble, au constat de la hausse considérable qu'a connu le trafic transit correspondance en 1974, soit + 78,7 % par rapport à 1973, que Paris tend à affirmer sa position de plaque tournante en Europe.

Prévisions Aéroport de Paris en milliers de tonnes.

Dans l'incertitude où nous nous trouvons sur l'évolution à moyen terme de la crise actuelle, il a paru souhaitable de formuler des prévisions pour deux hypothèses contrastées.

Variante 1 : crise sur deux ans, relance des économies américaines et allemandes au cours du deuxième semestre 1975.

Au cours du VII^e Plan, croissance économique à un rythme moyen de + 3 % par an aux Etats-Unis et de + 5 % par an en Europe.

	1973 (1)	1974 (1)	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Orly	254	190	126	145	181	207	234	269
L. B. G.	70	34	20	23	(2) 26	(2) 30	(2) 34	»
C. D. G.	»	131	276	314	341	388	444	539
Total	324	355	422	482	548	625	712	808

(1) Les résultats 1973 et 1974 ont confirmé les prévisions de la variante 1. L'évolution des premiers mois de l'année 1975 est moins favorable.

(2) Les prévisions laissent apparaître Le Bourget au-delà de 1977, car la répartition du trafic entre Orly et C.D.G. n'est pas encore figée.

Variante 2 : crise sur cinq ans.

En France, au cours du VII^e Plan, la croissance de la production intérieure brute se limite à + 3 % par an.

La croissance des économies occidentales demeure faible jusqu'à la fin de la décennie.

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Orly	153	131	86	93	102	111	140	159
L. B. G.	70	34	19	20	(1) 22	(1) 24	(1) 26	(1) 29
C. D. G.	»	131	261	280	302	324	347	393
Total	223	296	366	393	426	459	513	581

(1) Les prévisions laissent apparaître Le Bourget au-delà de 1977, car la répartition du trafic entre Orly et C.D.G. n'est pas encore figée.

L'effort entrepris sera renforcé notamment par la création d'une représentation Aéroport de Paris à New York en 1975 qui s'ajoutera à celle créée à Tokyo en 1973. Cependant, il ne faut pas se dissimuler que la tâche est difficile et qu'elle nécessite un effort collectif.

Cet effort requiert la participation de l'ensemble des partenaires (Aéroport de Paris, douanes aéroport, compagnies aériennes, groupeurs, transitaires), mais aussi le soutien des organismes officiels et plus particulièrement celui de la D. A. T. A. R. et de la préfecture de région en matière d'implantations aéroportuaires à vocation de distribution internationale.

ANNEXE X

LE PROBLEME DE L'AIDE AUX RIVERAINS DES GRANDS AEROPORTS PARISIENS

La réglementation a été instituée par le décret du 13 février 1973 et ses arrêtés d'application.

Cette réglementation prévoyait à l'origine :

— des aides financières à l'insonorisation des bâtiments scolaires et médico-sociaux, pour les communes riveraines des aéroports d'Orly et Charles-de-Gaulle ;

— des acquisitions d'immeubles à usage d'habitation uniquement dans la zone de bruit « A » de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Elle a été complétée par la suite :

— par un arrêté du 10 mai 1974 supprimant les dates de références initialement prévues, qui limitaient le bénéfice des aides financières aux bâtiments construits ou acquis postérieurement à 1962 et 1964 pour Orly et 1967 pour Charles-de-Gaulle ;

— par un programme d'acquisitions d'immeubles à usage d'habitation dans une zone de bruit N 110 située au voisinage de l'aéroport d'Orly, dans la commune de Villeneuve-le-Roi.

Ces acquisitions seront réalisées dans le cadre des dispositions de l'article 3, paragraphe 2 c qui permet « à titre exceptionnel et pour certaines zones particulièrement exposées aux nuisances des dépenses destinées à permettre un aménagement ou une utilisation des terrains et immeubles adaptés à leur situation ».

La mise en œuvre des dispositifs d'aides financières prévues par les textes précités a déjà permis d'obtenir les résultats suivants :

En ce qui concerne l'aéroport Charles-de-Gaulle.

1° Insonorisation des bâtiments publics.

Les municipalités riveraines de cet aéroport se sont montrées intéressées par les aides financières et rapidement très coopératives de telle sorte que les opérations ont pu se dérouler sans grandes difficultés et que la plupart des travaux d'insonorisation sont actuellement terminés ou en cours de réalisation.

Ont ainsi bénéficié d'aides financières, pour un montant total de 3 200 000 F les communes suivantes :

- Goussainville, pour trois écoles ;
- Le Mesnil-Amelot, pour une école ;
- Le Thillay, pour une école ;
- Epiais-lès-Louvres, pour une école ;
- Bouqueval, pour une école.

2° Acquisition des immeubles.

Sur les quelque deux cent cinquante immeubles situés en zone « A » pouvant bénéficier des dispositions du décret du 13 février 1973, Aéroport de Paris a été saisi de deux cent treize demandes valables émanant de particuliers.

En 1974, cent trente-cinq promesses de vente ont été signées représentant un montant total d'engagement en principal de 26 188 500 F.

Cent vingt-deux ventes ont été régularisées par-devant notaire.

En 1975, Aéroport de Paris devrait procéder à l'acquisition de soixante-seize immeubles pour un montant de 15 200 000 F.

Au 31 mars 1975, vingt-cinq promesses de vente ont d'ores et déjà été obtenues pour un montant de 4 218 500 F et treize ventes ont déjà été effectivement réalisées.

Pour réaliser ce vaste programme d'acquisitions, Aéroport de Paris a dû souscrire un emprunt de 30 000 000 F auprès de la C. A. E. C. L., dont le remboursement a commencé en 1975 et doit se poursuivre jusqu'en 1979.

En ce qui concerne l'aéroport d'Orly.

En revanche, la mise en application de la réglementation s'est avérée, dans ce secteur, beaucoup plus difficile.

En effet, vingt-huit communes sont situées dans les zones de bruit et, en raison d'une urbanisation beaucoup plus dense, d'un nombre d'établissements publics beaucoup plus important que dans les communes riveraines de l'aéroport Charles-de-Gaulle, la constitution des dossiers et leur étude se sont avérées plus délicates.

En 1974, a été réalisée l'insonorisation de trois écoles à Villeneuve-le-Roi et de deux écoles à Wissous pour laquelle la participation du Fonds spécial s'est élevée à 3 100 000 F.

Toutefois, les aménagements qui ont été apportés à la réglementation initiale ont très sensiblement amélioré la situation et des demandes d'aides financières concernant les communes ci-après, sont en cours d'instruction :

Pour les établissements scolaires :

Athis-Mons	5 écoles
Choisy-le-Roi	1 école
Valenton	3 écoles
Villeneuve-le-Roi	6 écoles
Villeneuve-Saint-Georges	2 écoles

La participation financière du Fonds spécial, pour ces opérations, est évaluée à une somme de l'ordre de 10 millions de francs.

Pour les établissements médico-sociaux :

Villeneuve-le-Roi	2 établissements.
-------------------------	-------------------

La participation financière du Fonds spécial est évaluée à une somme de l'ordre de 200 000 F.

ANNEXE XI

REGLEMENTATION DE L'URBANISME AUTOUR DES AEROPORTS

1. — La circulaire du 30 juillet 1973.

La réglementation de l'urbanisme autour des aéroports a pour support initial la circulaire du 30 juillet 1973 relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes (*Journal officiel* du 1^{er} août 1973).

Cette circulaire délibérée en Comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 12 juillet 1973 vaut directive d'aménagement national au sens de l'article 15 du décret n° 61-1298 du 30 novembre 1961.

Elle demande que les constructions soient orientées ou implantées hors des zones actuellement soumises aux nuisances ou susceptibles de l'être à l'avenir.

Elle a été suivie par la circulaire d'application n° 74-38 établie conjointement le 24 février 1974 par le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme et le Ministre des Transports et dont une synthèse est donnée ci-après.

2. — Les zones de bruit.

Les zones de bruit sont définies à partir d'une formule établie par le Secrétariat général à l'Aviation civile, faisant intervenir :

- les niveaux de bruit de chaque type d'avion ;
- les trajectoires suivies par les avions ;
- le nombre journalier d'avions par type ;
- le coefficient d'utilisation de la piste dans chaque sens.

Elle permet de tracer autour de l'aéroport des courbes d'égale gêne, ou isopsophiques.

Les différentes zones de bruit ont été déterminées de la manière suivante :

- *Zone A* : zone dont tous les points ont un indice isopsophique supérieur ou au moins égal à 96 ;
- *Zone B* : zone dont tous les points ont un indice isopsophique compris entre 94 et 89 ;
- *Zone C* : zone dont tous les points ont un indice isopsophique compris entre 89 et 84.

Afin de permettre aux services chargés de l'urbanisme, une certaine souplesse dans le report des courbes sur les plans d'aménagement, il a été admis que le passage d'une zone à l'autre serait représenté par une plage couvrant un point d'indice de part et d'autre de la limite théorique.

Ainsi, la « plage » séparant la zone A de la zone B s'étend de l'indice 97 à l'indice 95, celle séparant la zone B de la zone C, de l'indice 90 à l'indice 88. La limite extérieure de la zone C est comprise entre les indices 85 et 83.

Au-delà de la limite extérieure de la zone C, il importe de tenir compte du fait que le bruit est toujours perceptible ; des mesures de protection pourront être prises jusqu'à une limite à fixer dans chaque cas en accord avec les services d'urbanisme.

3. La circulaire d'application n° 74-38 du 24 février 1974.

Cette circulaire donne toutes instructions utiles pour l'application de la directive d'aménagement national du 30 juillet 1973.

3.1. — PERMIS DE CONSTRUIRE

3.1.1. — *Habitat.*

Zones de bruit A et B : interdiction stricte ; seront exceptionnellement admises, à condition qu'elles soient insonorisées, les habitations nécessaires à l'activité aéronautique civile et militaire.

Zones de bruit C : ne peuvent être exceptionnellement admises que des maisons individuelles isolées à condition :

- qu'elles respectent la réglementation d'urbanisme applicable ;
- qu'elles se situent en milieu urbanisé ;
- que leur desserte soit assurée par les équipements publics existants ;
- qu'elles soient insonorisées (cf. paragraphe 3.4 ci-après).

Les conditions d'octroi de l'aide financière au logement demeurent celles qui ont été fixées par la lettre-circulaire du 22 mars 1973.

3.1.2. — *Équipements publics de superstructure.*

Zones de bruit A et B : seront exceptionnellement admis :

— les équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique civile et militaire à condition :

- qu'ils ne soient pas localisables ailleurs,
- qu'ils soient insonorisés (cf. paragraphe 3.4 ci-après) ;

— les équipements publics de superstructure à condition :

- qu'ils soient indispensables aux populations existantes ;
- qu'ils ne soient pas localisables ailleurs ;
- qu'ils soient insonorisés (cf. paragraphe 3.4 ci-après).

Zone de bruit C : les équipements publics précités peuvent être admis aux mêmes conditions que ci-dessus.

3.1.3. — *Autres constructions.*

Les autres constructions, notamment à usage industriel, commercial, de bureaux, peuvent être admises en toutes zones de bruit dans la mesure où elles sont cohérentes avec une utilisation rationnelle des terrains et des infrastructures situés autour de l'aérodrome et n'entraînent pas l'implantation d'une population permanente ou la réalisation d'équipements publics de superstructure (écoles, équipements sociaux, etc.). L'insonorisation est également à prescrire selon les recommandations du paragraphe 3.4 ci-après.

3.2. — LOTISSEMENTS

Les lotissements de maisons individuelles sont strictement interdits en toutes zones d'exposition au bruit.

3.3. — OCCUPATIONS TEMPORAIRES

On peut autoriser une occupation temporaire d'un terrain situé dans une zone d'exposition au bruit si la nuisance ne se manifeste pas encore.

3.4. — RECOMMANDATIONS D'ISOLATION ACOUSTIQUE

En attendant la parution d'un arrêté interministériel prévu par le décret n° 69-596 du 14 juin 1969, relatif à l'isolation acoustique des bâtiments, les recommandations suivantes sont applicables :

Dispositions spéciales.

Bien qu'aucune norme ne soit imposée en bordure extérieure de la zone C, sauf pour les locaux à usage d'enseignement et de soins, et sous réserve d'étude particulière, l'isolation acoustique couramment obtenue de 25 dbA constitue un minimum à respecter pour les locaux d'habitation. Certains immeubles de grande hauteur situés latéralement par rapport aux pistes de l'aérodrome pourront nécessiter, après étude spécifique en liaison avec les services compétents de l'aviation civile, une meilleure isolation.

Si la construction considérée se trouve dans l'une des franges séparant les diverses zones, il est recommandé de lui appliquer la norme d'isolation acoustique la plus sévère, sauf si l'atténuation du bruit est, du fait de circonstances locales de réception, particulièrement importante.

Recommandations d'isolation acoustique.
(Textes d'application en cours d'élaboration.)

ZONES D'EXPOSITION au bruit.	1 HABITATIONS nécessaires à l'activité aéronautique.	2 LOGEMENTS individuels et collectifs.	3 LOCAUX d'enseignement et de soins.	4 LOCAUX à usage de bureaux et hôtels.	5 ETABLISSEMENTS recevant du public, entrepôts et ateliers industriels et commerciaux.
A	42 dBA (sauf étude particulière).	Exclus.	Exceptionnellement admis 47 dBA (sauf étude particulière).	42 dBA.	Etude particulière.
B	35 dBA (sauf étude particulière).	Exclus.	Exceptionnellement admis 40 dBA (sauf étude particulière).	35 dBA	Etude particulière.
C	30 dBA	30 dBA (individuels seulement).	35 dBA (sauf étude particulière).	30 dBA	Néant.
Extérieur immédiat ou proche de la zone C.	Néant.	Néant.	Etude particulière.	Néant.	Néant.