

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

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 1978, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 16

Equipement et Aménagement du Territoire.

**IV. — TRANSPORTS. — AVIATION CIVILE
ET METEOROLOGIE**

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Bailayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Gustave Héon, Daniel Hoeffel, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moynet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, François Schleiter, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 21), 3152 (tome XXI) et in-8° 770.

Sénat : 87 (1977-1978).

Loi de finances. — Transports aériens - Aviation civile - Météorologie - Aérodrômes.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction :	
Présentation synthétique des crédits.....	5
Principales observations du rapporteur et de la commission.....	9
CHAPITRE I^{er}. — ANALYSE DES CREDITS.....	17
Section 1. — Administration centrale et services extérieurs.....	19
Section 2. — Navigation aérienne.....	21
Notes complémentaires :	
I. — Redevances pour l'utilisation des services en route.....	23
II. — Evolution des effectifs.....	25
Section 3. — Bases aériennes.....	26
Notes complémentaires :	
I. — Opérations d'équipements réalisées en 1977.....	30
II. — La politique à moyen terme pour les aéroports de province (1978-1982).....	32
Section 4. — Construction aéronautique.....	39
Notes complémentaires :	
I. — Le programme Mystère 50.....	42
II. — Les programmes d'hélicoptères.....	43
III. — Le moteur de 1 800 CV.....	44
Section 5. — Service économique et international (transports aériens).....	46
Note complémentaire :	
Les subventions aux compagnies privées.....	48
Section 6. — Formation aéronautique et contrôle technique.....	50
Section 7. — Ecole nationale de l'aviation civile.....	51
Section 8. — Météorologie nationale.....	51
CHAPITRE II. — BILAN DU PROGRAMME CONCORDE.....	53
CHAPITRE III. — LES GRANDS PROGRAMMES DE CONSTRUCTION AERONAUTIQUE.....	59
Section 1. — Données générales sur l'industrie aérospatiale en Europe et aux Etats-Unis.....	59
Section 2. — Les programmes de réalisation de moteurs.....	62
§ 1. — Le moteur CF 6/50.....	62
§ 2. — Le moteur CFM 56.....	63
§ 3. — Le moteur CF 6/32.....	66
§ 4. — Le moteur à cycle variable.....	66

	Pages.
Section 4. — Aéroport de Paris.....	103
§ 1. — L'évolution de la situation financière et de l'aide de l'Etat..	103
§ 2. — Le plan de financement des investissements.....	104
§ 3. — Les contraintes budgétaires de 1978.....	106
Notes complémentaires :	
I. — Evolution des effectifs d'Aéroport de Paris.....	108
II. — Niveau des rémunérations à Aéroport de Paris.....	108
III. — Niveaux comparés des redevances aéroportuaires.....	109
IV. — Le développement de la coopération techniques à Aéroport de Paris.....	109
V. — Programme de sûreté (lutte contre la piraterie).....	110
VI. — Bilan des études entreprises en matière de lutte contre les nuisances.....	112

INTRODUCTION

I. — PRESENTATION SYNTHETIQUE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

1. Evolution d'ensemble :

**Reconduction des moyens de fonctionnement
et contraction des dépenses d'équipement**
(en particulier pour :

**la navigation aérienne ;
les bases aériennes).**

2. Construction aéronautique :

**Diminution globale des crédits
accompagnée d'un redéploiement des
moyens ;**

— du programme *Concorde* ;

— vers les programmes :

Airbus ;

avion nouveau ;

moteur CFM 56.

3. Transports aériens :

le coût d'une flotte non compétitive.

4. Météorologie nationale :

le transfert à Toulouse.

Reconduction des
moyens de fonc-
tionnement.

Réduction des
autorisations de
programme.

Le projet de budget de l'aviation civile pour 1978 s'élève à **3,3 milliards de francs**. Abstraction faite des transferts et virements qui affectent la présentation des crédits, ce budget est en **augmentation de 6 %** par rapport aux crédits inscrits dans la loi de finances pour 1977 et le « collectif » du mois de juin. **Les autorisations de programme sont en diminution de 6,8 %.**

Structure et évolution des crédits.

PART de chaque action dans le total des crédits. (En pour- centage).	ACTIONS	CREDITS TOTAUX (dépenses ordinaires + dépenses en capital).		AUTORISATIONS de programme.	
		1978	Variation par rapport à 1977 (1).	1978	Variation par rapport à 1977 (1).
		(En millions de francs.)			
8,1	Administration centrale et services exté- rieurs	268,7	+ 22,8	7,2	+ 0,1
20,3	Navigation aérienne.....	669,6	+ 52,3	115,1	— 44,7
7,1	Bases aériennes.....	235,2	+ 36,9	96,7	— 19,9
36,7	Construction aéronautique.....	1 209,7	+ 85,9	1 055,2	— 61,5
12,9	Transports aériens.....	424,5	(2) — 47,5	1,7	— 0,5
4,2	Formation aéronautique et contrôle techni- que	139,7	+ 19,7	33,6	— 7,8
1,4	Ecole nationale de l'aviation civile.....	45,3	+ 2	3,3	+ 0,3
9,3	Météorologie	305,4	+ 13,6	104,3	+ 30,1
100	Total	3 298,1	(2) + 185,7	1 417,1	— 103,9

(1) Les variations par rapport à 1977 sont calculées avant transferts et virements.

(2) Compte tenu de ce que la loi de finances rectificative de juillet 1977 avait ouvert un crédit de 450 millions de francs pour Air France. (Le projet de « collectif » de fin d'année propose en outre de majorer ce crédit de 27,6 millions de francs ; ce dernier chiffre n'est pas pris en compte dans les calculs ci-dessus.)

**Navigation
aérienne :**

1° *Les crédits de la navigation aérienne se caractérisent, par :*

● **Effectifs :**
+ 1,1 % ;

— **la création de 50 emplois** (coût 4 millions de francs) qui aura pour résultat de porter les effectifs des personnels à 4.390 ;

● **Equipe ment :**
— 26 %.

— **la baisse de 26 % des autorisations de programme** (mais non des crédits de paiements qui restent stables) qui affecte à la fois les crédits d'études et les crédits d'équipement pour la métropole et l'Outre-Mer.

**Bases aériennes :
exécution d'opéra-
tions lancées anté-
rieurement.**

2° *Les crédits prévus pour les bases aériennes se caractérisent par la simple reconduction des moyens affectés aux dépenses ordinaires (+ 8,8 %), une nette réduction des autorisations de programme (— 17 %) et une forte progression des crédits de paiement (+ 42 %).*

Les principales opérations en cours intéressent les aéroports de **Nice, Marseille, Toulouse et Bordeaux.**

On observera que l'essentiel des concours de l'Etat à **Aéroport de Paris** n'est pas inscrit au budget de l'Aviation civile. Il s'agit des dotations en capital dont le montant est en diminution (40 millions de francs en 1978 contre 80 millions de francs en 1977 et 100 millions de francs en 1976).

**Construction aéro-
nautique : la fin
de programme
Concorde libère
des crédits partiel-
lement affectés :**

3° *La construction aéronautique est le principal poste de dépenses du budget de l'Aviation civile (36,7 % du total) mais un sensible redéploiement des crédits est observable entre les grands programmes comme le montre le tableau suivant :*

PROGRAMMES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME (En millions de francs.)		
	1976	1977	1978
Concorde	995	540	100
Airbus	»	45	227
Avion nouveau moyen-courrier.....	»	»	75
Hélicoptère Super Puma.....	11	35	42,4
Hélicostat	»	»	15
Moteur CFM 56.....	436	370	441,8
Etudes d'avions avancés et développements exploratoires	»	15	40

— à l'Airbus ;
— au moteur
CFM 56 ;
— à l'avion nou-
veau.

4° Les subventions aux transporteurs aériens sont, pour l'essentiel :

**T r a n s p o r t s
aériens. — Des
handicaps : Con-
corde, Caravelle,
Mercure, partition
Orly-Roissy.**

— la subvention à **Air France** (400 millions de francs en 1978 contre 450 millions de francs en 1977) au titre de l'exploitation du Concorde, du maintien en service des Caravelle et de la partition entre Orly et Roissy (la dotation en capital inscrite au budget des charges communes est de 50 millions de francs pour 1978) ;

— la subvention à **Air Inter** (20,8 millions de francs en 1978 contre 17,9 millions de francs en 1977) pour l'utilisation du Mercure.

5° Les crédits de la *Direction de la météorologie* prévoient essentiellement :

Météorologie :
poursuite du trans-
fert à Toulouse.

— la création de 3 emplois au titre de l'enveloppe recherche (coût 315 000 F) ; les effectifs seront de 2 504 personnes en 1978 ;

— des autorisations de programme d'un montant de 46,8 millions de francs (non assorties de crédits de paiement) pour le transfert de divers services à Toulouse ; cette opération est *la seule cause de l'augmentation des crédits d'équipement* (les autres postes sont en diminution).

II. — RESUME DES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION

Le discours du Bourget : deux « volets ».

Lors du dernier salon de l'aéronautique tenu au Bourget au mois de juin 1977, *M. Raymond Barre, Premier Ministre*, a prononcé un important discours considéré désormais comme l'expression officielle de la doctrine gouvernementale en matière aéronautique. Schématiquement, on peut retenir de ce discours deux « volets » : la construction aéronautique et le transport aérien.

Pour la construction aéronautique, les orientations définies (développement de l'Airbus et préparation d'un avion nouveau moyen - courrier) sont nettes.

S'agissant de la construction aéronautique, le Gouvernement a fixé deux orientations essentielles :

— développer une « famille d'avions » autour des versions actuellement existantes (B 2 et B 4) de l'Airbus ;

— chercher à réaliser en coopération européenne un nouvel avion moyen-courrier de 130 à 160 places, utilisant le moteur CFM 56 en cours de développement par la SNECMA et General Electric ; de ce fait, le projet de coopération entre les firmes Dassault et Douglas (projet baptisé Mercure 200), qui avait constitué l'un des principaux thèmes de la précédente discussion budgétaire, a été abandonné.

En matière de transport aérien, les orientations fixées sont moins claires.

S'agissant du transport aérien, les orientations définies par le Premier Ministre au salon du Bourget étaient centrées sur le développement de la coopération entre Air France et Air Inter (en vue notamment, mais non exclusivement, d'accroître la flotte d'Airbus des deux compagnies et de réduire les besoins d'Air France en Boeing 737 destiné à remplacer les Caravelle).

Des résultats mais point de miracles.

La raison commande de tirer lucidement les conclusions des études auxquelles ont donné lieu les directives du Premier Ministre. Certes ces dernières ont déjà produit certains résultats (nouvelles commandes d'Airbus par Air France et Air Inter assorties toutefois, s'agissant d'Air Inter, de diverses conditions suspensives ; concertation entre les deux compagnies pour la définition du nouvel avion moyen-courrier et la desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle ;

coopération commerciale entre les deux compagnies et fusion de leurs activités en matière de transport à la demande). *Mais on ne peut pas pour autant en attendre des miracles car :*

1. *Un avion gros porteur (Airbus) ne peut faire l'usage d'un avion de 100 à 130 places (Caravelle). De toute façon, une telle substitution soulèverait des problèmes en matière de répartition des droits de trafic.*

2. *Echanger les dix Mercure d'Air Inter contre les quinze Caravelle III d'Air France induirait (en supposant résolus les problèmes techniques) un coût global pour les deux compagnies qui serait disproportionné par rapport à l'avantage attendu d'un tel échange (éviter à Air France de remplacer temporairement ses Caravelle par des Boeing 737).*

3. *La situation financière de chacune des deux compagnies est « tendue » et il n'est donc pas possible que l'aisance de l'une atténue les difficultés de l'autre.*

Remplacer les Caravelle d'Air France sans compromettre les débouchés d'un nouvel avion européen.

Aussi, puisque le nouvel avion européen pouvant remplacer les Caravelle ne sera (s'il est réalisé) disponible que vers le milieu des années 1980, **il est nécessaire d'autoriser Air France à mettre en place une solution d'attente** qui ne compromette pas les débouchés futurs de l'avion européen. Cette solution ne peut être que la location ou l'achat avec une clause de rachat à terme d'appareils du type Boeing 737; étant toutefois observé que le coût de la location est supérieur de 15 % environ à celui d'un achat avec clause de rachat.

*
* *

La situation des entreprises publiques du secteur aviation civile.

Dans le prolongement des importants travaux relatifs aux entreprises publiques que votre Commission des Finances a menés sous l'égide du **Président Bonnefous** (1), votre rapporteur apporte un soin particulier à suivre la gestion des trois grandes entreprises soumises à la tutelle de la Direction générale de l'Aviation civile : **Air France, Air Inter et Aéroport de Paris.**

A cet égard, votre rapporteur ne peut que se féliciter du soin mis par les responsables de ces entreprises à l'informer avec célérité et précision des problèmes qui se posent et à répondre à ses nombreuses questions.

(1) **Rapports d'information n° 421 (1975-1976) et n° 379 (1976-1977).**

Air Inter: 1% de bénéfice.

Air Inter a poursuivi en 1976 le **rétablissement** de sa **situation financière** amorcé en 1975 et qui se caractérise par un bénéfice équivalant à 1% du chiffre d'affaires. Il s'agit là d'une situation d'équilibre qu'un aléa peut toujours remettre en cause.

Aéroport de Paris: l'équilibre en vue.

L'important effort d'investissement réalisé dans les dernières années par **Aéroport de Paris** et les conditions peu satisfaisantes de son financement ont mis l'établissement dans une situation de déficit dont **le rétablissement est attendu, avec un peu d'avance, pour 1978**. Cela suppose néanmoins que, dans ses rôles d'actionnaire et de prêteur, *l'Etat ne tire pas de conclusions hâtives* du redressement d'une situation qui reste fragile.

Air France: le poids du service public.

La distinction faite par Air France entre l'exploitation du Concorde (dont le déficit serait de l'ordre de 300 millions de francs en 1977 et de 280 millions de francs en 1978) et l'exploitation du réseau subsonique permet de **nuancer l'inquiétude** que peut susciter les résultats d'exploitation de la Compagnie nationale. En effet, les causes du déficit subsonique (estimé à environ 220 millions de francs en 1977 et 240 millions de francs en 1978) pourraient n'avoir qu'un caractère temporaire: il s'agit de la partition entre Orly et Roissy (dont le développement de Roissy devrait progressivement atténuer l'incidence jusqu'à la mise en service de la deuxième aérogare vers 1982) et du maintien en exploitation des Caravelle.

*
**

Les séquelles de la grève des contrôleurs.

Votre rapporteur regrette qu'une solution d'apaisement n'ait pas été retenue pour apurer, comme y incitent des décisions de justice relatives à des recours individuels, le contentieux né de la grève de 1974 des « aiguilleurs » du ciel.

La bonne productivité des services de la navigation aérienne.

Pourtant, les services de la navigation aérienne méritent des éloges: leur productivité s'est fortement accrue au cours des dernières années (le nombre des mouvements contrôlés augmentant beaucoup plus vite que les effectifs) et est notablement supérieure à celle observable dans les pays comparables au nôtre. Même si les importants investissements réalisés contribuent à cette situation heureuse, on ne saurait négliger pour autant la contribution des personnels. Il faut d'ailleurs regretter que **des crédits insuffisants** ne permettent pas de renouveler comme il serait souhaitable cer-

tains matériels anciens qui, de ce fait, ont perdu une part de leur fiabilité, ce qui peut entraîner des conséquences fâcheuses sur la régularité du trafic.

*
* *

Sauvegarder l'acquit technologique de Concorde.

Un chapitre du rapport dresse le **bilan financier du programme Concorde**. Compte tenu de l'importance des crédits budgétaires qui ont été consacrés à ce programme par la France et des possibilités actuellement limitées de développement du transport aérien supersonique, *la rentabilisation de ce programme est impossible.*

En revanche, l'acquit technologique est indéniable. Sa valeur sera toutefois fonction du type d'appareil supersonique de deuxième génération qui sera retenu (en particulier de sa vitesse).

*
* *

Associer le Parlement à la mise au point des programmes pluri-annuels.

Le programme Concorde n'est qu'un des exemples d'**actions pluri-annuelles lancées par accord entre le Gouvernement et les industriels sans que le Parlement puisse approuver ou refuser l'ensemble des opérations.**

Le vote annuel des crédits budgétaires ne permet pas au Parlement de se prononcer valablement. En effet, dès lors que, par la signature qu'il a donnée, **le Gouvernement a engagé en fait l'Etat pour plusieurs années, le Parlement est pris dans un dilemme :**

— ou accepter chaque année les crédits nécessaires à la réalisation du programme en cours quelles que soient les réserves qu'il puisse appeler ;

— ou refuser le vote des dotations demandées par le Gouvernement au risque d'entacher le crédit de l'Etat et de provoquer une crise sociale et des faillites en chaîne.

Pour concilier la nécessité d'engagements pluri-annuels avec le principe de l'annualité du budget, deux procédures sont envisageables :

— le vote d'une loi-programme fixant l'enveloppe globale et l'échéancier prévisible des dépenses à engager ;

— l'approbation par le Parlement (suivant une procédure analogue à celle qui est utilisée pour le vote des plans de développement

Le vote de lois de programme ou la ratification de conventions Etat-Industrie.

économique et social) des conventions passées entre le Gouvernement et les industriels ; de nombreuses conventions existent : par exemple avec la SNIAS et la SNECMA pour la construction en série de Concorde ; avec le groupe Dassault-Breguet et la SNIAS pour le Mystère 50 ; avec la SNECMA pour les moteurs CF 6/50 et CFM 56.

Plusieurs conventions du type de celles qui ont été évoquées plus haut sont actuellement en cours de négociation. Il est par exemple envisagé que l'Etat aide la SNECMA à participer (en coopération avec General Electric) au développement d'un nouveau moteur de la classe des 16 tonnes : le CF 6/32. Des conventions analogues seront sans doute nécessaires pour le développement de la « famille » Airbus et la réalisation de l'avion nouveau moyen-courrier.

Ainsi la majeure partie des crédits affectés à la construction aéronautique correspondent à l'exécution d'engagements de l'Etat contractés par le Gouvernement. Il est anormal que le Parlement dont le vote est pourtant indispensable à l'exécution de ces engagements s'en soit pas réellement saisi. Il est nécessaire de remédier à cet état de chose.

Le vote d'une loi programme ou l'approbation par le Parlement d'un engagement contractuel souscrit par le Gouvernement est également souhaitable lorsque sont élaborés **des plans d'entreprise ou des conventions définissant les rapports entre l'Etat et les entreprises publiques** du secteur Aviation civile. *Le Gouvernement s'est par exemple engagé à couvrir le « surcoût » du Mercure par Air Inter (condition préalable à l'achat de l'appareil par cette compagnie) sans soumettre la convention ainsi conclue à l'approbation du Parlement qui est pourtant moralement tenu de voter chaque année les crédits qui lui sont demandés.*

Ce n'est pas sans quelque surprise que, s'enquérant de certaines discussions en cours entre telle entreprise publique et le Gouvernement, votre rapporteur a remarqué que ce dernier opposait à une suggestion de l'entreprise une argumentation fondée sur le principe de l'annualité budgétaire dont on vient de voir combien il était par ailleurs malmené.

Il importe donc d'harmoniser les situations et de donner une base juridique solide aux accords passés entre l'Etat et les entreprises publiques lorsque ces accords ont une incidence financière. Tel est le cas en particulier du plan d'entreprise d'Air France dont la négociation se poursuit depuis près d'un an. Tel pourrait être éventuellement le cas pour tout autre contrat ou accord à incidence

Le Parlement devrait également être saisi des conventions entre l'Etat et les entreprises publiques (l'exemple d'Air Inter)...

... pour concilier le caractère pluri-annuel de ces engagements avec le principe de l'annualité budgétaire...

... et donner une base juridique solide aux plans d'entreprise soumis à l'approbation du Gouvernement (l'exemple d'Air France).

financière entre l'Etat, d'une part, et Air Inter ou Aéroport de Paris, d'autre part. On se souvient en effet que, lors de la précédente discussion budgétaire, M. Jean-Pierre Fourcade, alors Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, avait annoncé *l'intention du Gouvernement de redéfinir contractuellement les rapports entre l'Etat et les entreprises publiques du secteur des transports.*

Les débats de la Commission.

Le remboursement des aides de l'Etat à la construction aéronautique.

Lors de l'examen par votre Commission des finances des crédits de l'aviation civile et de la météorologie, **M. Blin, rapporteur général**, a demandé des précisions sur les aspects financiers de la réalisation du moteur CFM 56 (dépenses déjà engagées, dépenses restant à engager, possibilité de remboursement à l'Etat des sommes versées au constructeur). Les précisions souhaitées figurent dans le chapitre III de ce rapport.

La démocratisation du transport aérien intérieur.

M. Francou s'est étonné de ce qu'une subvention soit nécessaire pour couvrir certains frais d'exploitation du Mercure par Air Inter alors que la construction de cet avion a été subventionnée par l'Etat. Il a estimé qu'il était à certains égards surprenant qu'une entreprise publique reçoive une subvention tout en réalisant des bénéfices et en pratiquant des tarifs qui sont très élevés en comparaison des tarifs observables sur certaines liaisons internationales et qui interdisent une véritable démocratisation du transport aérien intérieur.

Votre rapporteur a fait observer que *la subvention accordée à Air Inter au titre du Mercure correspondait à un engagement contractuel de l'Etat à l'égard de la compagnie et qu'elle couvrait la différence entre le coût de maintenance du Mercure (en particulier les revisions et pièces de rechange) et celui des appareils plus compétitifs qu'Air Inter aurait préféré acquérir. Il n'est donc pas légitime de critiquer cette subvention en arguant du fait que l'entreprise n'est pas en déficit.*

En revanche, votre rapporteur s'est déclaré d'accord avec le point de vue selon lequel **le niveau actuel des tarifs empêche la démocratisation du transport aérien intérieur.** Il a exprimé l'opinion, partagée par plusieurs membres de la commission, qu'à cet égard, la par-

ticipation de la SNCF au capital d'Air Inter pouvait être critiquée. Il a précisé qu'aux Etats-Unis, une telle situation, jugée contraire aux règles de la concurrence, serait impossible.

Tout en souhaitant une baisse des tarifs aériens intérieurs, les intervenants ont estimé qu'une coordination des différents modes de transport en fonction de la distance à parcourir était nécessaire et que, sur certaines liaisons, une desserte aérienne était préférable à la réalisation d'un train à grande vitesse.

S'agissant d'Aéroport de Paris, la commission a appuyé la suggestion émise par votre rapporteur de voir les collectivités publiques de la région parisienne prendre une participation dans le capital de l'établissement.

*
* *

Sous le bénéfice des observations présentées dans ce rapport, votre Commission des Finances vous propose, dans sa majorité, d'adopter les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

Des prises de
participation ré-
gionales et locales
dans l'Aéroport de
Paris.

CHAPITRE I^{er}

ANALYSE DES CREDITS

Les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie demandés pour 1978 font l'objet de **quelques modifications de présentation** par rapport à 1977.

Un premier groupe de modifications découle des transformations apportées à tous les fascicules budgétaires en vue de permettre une présentation des crédits par action et de faciliter le passage entre cette présentation (qui fait l'objet du fascicule « bleu ») et le budget de programmes (qui fait l'objet du fascicule « blanc »). Il en résulte des changements dans l'imputation de certains crédits.

Un deuxième groupe de modifications correspond à l'inscription dans les dépenses ordinaires de crédits qui étaient au préalable classés dans les dépenses en capital.

Ces diverses modifications n'ont pas d'incidence sur le montant total du budget de l'Aviation civile et de la Météorologie. En revanche ce montant est affecté par *deux transferts de sens contraire* :

— le transfert au budget de la Coopération des crédits intéressant la République de Djibouti (11 millions de francs) ;

— le transfert du budget de la Défense au budget de l'Aviation civile et de la Météorologie (direction des bases aériennes) de 130 emplois d'ouvriers permanents (6,8 millions de francs).

Le tableau ci-après retrace, en suivant la présentation des crédits par action (qui correspond d'ailleurs à peu près à l'ancienne présentation par service), l'évolution des moyens budgétaires (en chiffres arrondis) de l'Aviation civile et de la Météorologie de 1977 à 1978.

Evolution des crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

	DEPENSES ORDINAIRES + CREDITS DE PAIEMENT des dépenses en capital.				AUTORISATIONS DE PROGRAMME			
	Crédits votés pour 1977.	Crédits prévus pour 1978.		Variation de 1977 à 1978 (avant transferts et virements).	1977	1978		Variation avant transferts et virements.
		Avant transferts et virements.	Après transferts et virements.			Avant transferts et virements.	Après transferts et virements.	
	(En millions de francs.)			(En pour- centage.)	(En millions de francs.)			(En pour- centage.)
Administration centrale.....	84,5	91,2	91	+ 7,9	9,2	9,3	7,2	+ 1
Services extérieurs.....	157,9	174	177,7	+ 10,2	»	»	»	»
Navigation aérienne.....	621,6	673,9	669,6	+ 8,4	169,5	124,8	115,1	- 23,4
Bases aériennes.....	193,8	230,7	235,2	+ 19	116,6	96,7	96,7	- 17,1
Construction aéronautique.....	1 123,8	1 209,7	1 209,7	+ 7,6	1 116,7	1 055,2	1 055,2	- 5,5
Transports aériens.....	(1) 472	424,5	424,5	- 10,1	2,2	1,7	1,7	- 22,7
Formation aéronautique et contrôle tech- nique	124,9	144,6	139,7	+ 15,8	41,4		33,6	- 18,8
Ecole nationale de l'aviation civile.....	43,2	45,2	45,3	+ 4,6	3	33,6 3,3	3,3	+ 10
Météorologie	295,2	308,8	305,4	+ 4,6	74,2	104,3	104,3	+ 40,6
Total	(1) 3 116,9	3 302,6	3 298,1	+ 6	1 532,8	1 423,9	1 417,1	- 6,8

(1) Y compris 450 millions de francs inclus dans la loi de finances rectificative de juin 1977.

Ce tableau peut être complété par une présentation de la structure du budget de l'aviation civile.

Structure du budget de l'aviation civile et de la météorologie.

ACTIONS	CREDITS prévus pour 1978.	PART de chaque action dans le total des crédits.
	(En millions de francs.)	(En pourcentage.)
Administration centrale et services extérieurs.	268,7	8,1
Navigation aérienne.....	669,6	20,3
Bases aériennes.....	235,2	7,1
Construction aéronautique.....	1 209,7	36,7
Transports aériens.....	424,5	12,9
Formation aéronautique, contrôle technique, Ecole nationale de l'aviation civile.....	185	5,6
Météorologie	305,4	9,3
Total	3 298,1	100

SECTION 1

Administration centrale et services extérieurs.

Crédits prévus pour l'administration centrale et des services extérieurs.

	1977	1978		VARIATION Avant transferts et virements. (En pourcentage.)
		Avant transferts et virements.	Après transferts et virements.	
		(En millions de francs.)		
1. Dépenses ordinaires :				
Administration centrale.	75,3	84,2	86,15	+ 11,8
Services extérieurs....	157,9	174	177,7	+ 10,2
2. Crédits de paiement prévus pour les dépenses en capital (1).....	9,2	7	4,85	— 24
Total	242,4	265,2	268,7	+ 9,4
Autorisations de programme (1).....	9,2	9,3	7,2	+ 1

(1) Les crédits d'équipement sont tous affectés à l'Administration centrale.

Les majorations des crédits demandés pour **les dépenses ordinaires** correspondent essentiellement à l'augmentation des rémunérations publiques et à des aménagements statutaires ou indemnitaires. On notera la suppression de trois emplois d'administrateurs civils à l'administration centrale (— 240 000 F) et la création de neuf emplois d'agents contractuels et de vingt emplois d'ouvriers dans les services extérieurs dans le cadre de la politique de résorption de l'auxiliarat (cette mesure n'entraîne pas de dépenses supplémentaires).

Les crédits d'équipement concernent divers travaux immobiliers, en particulier la poursuite de l'aménagement du centre d'accueil du personnel de Montégut (2,2 millions de francs en autorisations de programme en 1977 et 2,8 millions de francs en 1978). L'évolution du montant des crédits d'équipement de 1977 à 1978 doit s'apprécier en tenant compte de ce qu'en 1977, 3 millions de francs avaient été demandés, en autorisations de programme, pour les matériels mécaniques et ordinateurs, alors qu'en 1978, 500 000 F seulement sont demandés pour l'informatique.

Les effectifs des services concernés s'établissent comme suit en 1978 :

	ADMINISTRATION centrale.	SERVICES extérieurs.
Titulaires	401	813
Contractuels	32	58
Ouvriers	»	995
Total	433	1 866

SECTION 2

Navigation aérienne.

Crédits prévus pour la navigation aérienne.

	1977	1978		VARIATION avant transferts et virements. (En pourcentage.)
		Avant transferts et virements.	Après transferts et virements.	
		(En millions de francs.)		
1. Dépenses ordinaires.....	415,2	457,2	462,7	+ 10,1
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	206,4	216,7	207	+ 5
Total	621,6	673,9	669,7	+ 8,4
Autorisations de programme..	169,5	124,8	115,1	— 26,4

Mise à part l'augmentation des rémunérations publiques, les divers reclassements indiciaires et aménagements indemnitaires, la principale mesure nouvelle affectant **les dépenses ordinaires** porte sur la **création de cinquante emplois** (coût: 4 millions de francs).

Les effectifs de la navigation aérienne en 1978 s'établiront ainsi :

— ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile	566
— officiers contrôleurs de la circulation aérienne....	2 011
— électroniciens de la sécurité aérienne.....	848
— techniciens de l'aviation civile.....	965

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution, depuis 1976, des crédits en capital affectés à la navigation aérienne :

Navigation aérienne : dépenses en capital.

	1976	1977	1978
<i>Autorisations de programme.</i>			
(En millions de francs.)			
1. Etudes et recherche :			
Frais d'études.....	9,5	7,4	5,2
Achat de matériel informatique.....		2,1	1,9
Crédits de recherche.....	14	13,8	12,4
Total (1).....	23,5	23,3	19,5
2. Equipement Métropole :			
a) Equipement d'intérêt national :			
Service en route.....		96,3	64,9
Approche et atterrissage.....	135	12,1	5,7
Informatique.....		16,5	14
Approche Roissy-Creil.....	0,5	0,3	0,2
b) Equipement d'intérêt régional.....	10,8	9,8	4
Total (2).....	146,3	135	88,8
3. Equipement Outre-Mer.....	12	11,2	6,8
Total des autorisations de programme.....	181,8	169,5	115,1
<i>Crédits de paiement.</i>			
Etudes et recherche.....	10,6	23,2	20,1
Equipement Métropole.....	130	156,5	174,7
Equipement Outre-Mer.....	13,5	26,7	12,2
Total des crédits de paiement...	154,1	206,4	207

L'évolution des dépenses en capital se caractérise tout d'abord par une diminution des crédits d'études et de recherche et surtout par une nette régression entre 1976 et 1978 des autorisations de programmes affectées aux dépenses d'équipement. Les crédits de paiement sont en revanche en augmentation pour permettre l'exécution des opérations lancées dans les années antérieures.

Notes complémentaires.

(Réponses du Ministre à des questions de la commission.)

I. — REDEVANCE POUR L'UTILISATION DES SERVICES EN ROUTE

A. — Nature juridique.

Aux termes du décret n° 72-325 du 28 avril 1972, et de l'arrêté d'application du 28 avril 1972, il s'agit d'une redevance pour rémunération de l'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour assurer un écoulement sûr et rapide du trafic aérien en route.

Le classement de la recette correspondante dans la catégorie des créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine, peut entraîner à en fixer la base juridique dans un quasi-contrat entre l'Etat et l'utilisateur des services qu'il met en œuvre.

B. — Modalités de recouvrement.

Le décret du 28 avril 1972 prévoit que par dérogation aux dispositions du décret du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique, les opérations de liquidation et de recouvrement de la redevance sont confiées à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), instituée par la Convention internationale, signée à Bruxelles le 13 décembre 1960.

Les sommes ainsi encaissées par le Service central des redevances de route à Bruxelles sont reversées mensuellement au Trésor français, le comptable assignataire étant le trésorier-payeur général pour l'étranger à Nantes.

C. — Bilan des relèvements successifs des taux de la redevance.

Le système de redevance de route mis en œuvre par la France, ainsi que par les six autres Etats membres d'Eurocontrol, et auxquels se sont associés quatre Etats européens, a été conçu dès son origine de façon à mettre progressivement à la charge des usagers les coûts d'infrastructure des services qu'ils utilisent. Dans ce cadre général de progressivité, l'éventualité du passage à un taux de 100 % de prise en compte des coûts de l'année de référence avait pu être envisagée, à l'époque, vers 1980. Il n'y avait là aucune décision de principe, le taux de recouvrement pour chacune des périodes de perception devant être déterminé par accord entre les Etats parties au système, en fonction des intérêts respectifs. On ne peut donc pas se prononcer en ce moment sur le niveau du taux de recouvrement en 1980, les Ministres n'ayant pas encore examiné l'évolution du système au-delà de la cinquième période (taux de recouvrement de 75 % des coûts de référence de l'année 1976 à compter du 1^{er} avril 1978). Ce n'est vraisemblablement qu'à leur session de novembre 1977 qu'ils prendront position sur l'évolution future du taux de recouvrement.

Par le passé, l'évolution des taux de recouvrement des coûts de référence a été la suivante :

- 1^{re} période (1^{er} mai 1972 - 31 octobre 1973) (1) : 15 % des coûts de 1969 ;
- 2^e période (1^{er} novembre 1973 - 31 octobre 1975) : 30 % des coûts de 1971 ;
- 3^e période (1^{er} novembre 1975 - 31 mars 1977) (2) : 60 % des coûts de 1973 ;
- 4^e période (1^{er} avril 1977 - 31 mars 1978) : 60 % des coûts de 1975.

D. — Eléments de comparaison avec les pays étrangers.

Le taux unitaire exprime la valeur de la redevance payée par un avion de 50 tonnes parcourant une distance de 100 kilomètres. Il sert de base au calcul de la redevance à payer par l'usager. Sa valeur peut donner une idée du coût relatif des services dans les pays parties au système de redevance.

(En dollars
des Etats-Unis.)

Les taux actuellement pratiqués sont les suivants :

Royaume-Uni	28,3
Allemagne	27,3
Pays-Bas	26,2
Belgique	23,4
Autriche	19,1
Suisse	18,3
France	11,8
Espagne	11,2
Irlande	8,4
Portugal	6,7

La place occupée par les taux unitaires français dans l'échelle indicative ci-dessus doit être appréciée avec une certaine réserve, le taux unitaire faisant entrer en ligne de compte pour son calcul, le trafic enregistré au cours de l'année de référence. *L'espace aérien français étant celui qui est le plus survolé de l'ensemble de l'Europe occidentale, le taux unitaire est forcément influencé par cette donnée ce qui explique en partie sa relative modicité, à nature de service rendu égale.*

Si l'on cherche à apprécier le taux unitaire français par rapport à ceux de nos voisins immédiats, en prenant pour critère le « coût du mouvement » *ce coût reste inférieur à celui du Royaume-Uni et de la République fédérale d'Allemagne et légèrement supérieur à ceux des autres fournisseurs de services en Europe.*

Ceci tend à montrer qu'en résultats bruts, l'Administration française compétente, rend **des services qui, à qualité égale, sont inférieurs en coût d'environ 30 % à ceux d'Etats connaissant le même degré de technologie et la même nature de problèmes opérationnels à résoudre.**

Même si les coûts français peuvent apparaître légèrement sous-estimés du fait du manque relatif de maturité de la comptabilité analytique qui sert à les constituer, l'essentiel du phénomène constaté ci-dessus tient probablement aux différences de politique menées par les administrations en cause quant au poids relatif des investissements et des crédits de fonctionnement consacrés à la mise en place et à l'exploitation des services de navigation aérienne, l'effort passé français dans le domaine de l'équipement ayant placé les services en bonne position en matière de productivité.

(1) Le système est entré en vigueur en France avec six mois de retard par rapport à nos partenaires d'Eurocontrol.

(2) Les Ministres ont décidé qu'à partir du 1^{er} avril 1977 les taux unitaires seraient calculés annuellement sur la base des coûts de la pénultième année.

II. — EVOLUTION DES EFFECTIFS

Le tableau ci-dessus retrace, à compter de 1965, l'évolution des effectifs des différents corps de la Navigation aérienne et la quantité du trafic traitée annuellement par les centres en route. On peut remarquer qu'entre 1965 et 1975 le total des postes budgétaires de ces différents corps a été multiplié par 1,48 alors que le trafic traité pendant cette même période a été multiplié par 2,2.

Pour les besoins à moyen terme, il est raisonnable de penser, en ce qui concerne l'effectif des électroniciens de la circulation aérienne, que l'on procédera probablement à un accroissement annuel analogue à celui constaté ces dernières années.

Quant à la comparaison Trafic-Effectif entre la France et les pays étrangers, elle ne peut être significative en raison des structures particulières propres à chaque Etat. En toute hypothèse, l'Administration française ne dispose pas d'éléments comparatifs précis concernant les effectifs en service dans les pays voisins.

Néanmoins, au plan du trafic, on peut avoir une idée approchée des activités développées dans l'espace aérien français par rapport à celles constatées dans les espaces aériens voisins grâce aux données enregistrées dans le système de redevance de route.

A titre d'exemple, exprimé en unités de service, l'espace aérien français connaît un nombre d'unités égal au total cumulé de celui constaté dans les espaces aériens britanniques et de la RFA pour des effectifs d'importance comparable par pays à notre connaissance.

Une confirmation partielle de cette situation est reflétée dans les taux unitaires de service constatés dans l'espace aérien français par rapport à ceux des deux pays cités ci-dessus (voir réponse précédente).

Evolution des effectifs et des mouvements contrôlés (1965-1977).

ANNEE	POSTES BUDGETAIRES					NOMBRE de mouvements contrôlés par les centres en route.
	OCCA (1)	ESA (2)	TAC (3)	Autres corps.	Total.	
1965	620	250	1 338	673	2 891	657 238
1966	699	333	1 410	622	3 034	750 660
1967	701	415	1 410	622	3 148	780 959
1968	719	465	1 492	624	3 300	775 873
1969	794	544	1 492	624	3 454	948 878
1970	1 031	627	1 636	263	3 557	1 052 661
1971	1 647	857	1 075	88	3 667	1 178 740
1972	1 858	886	1 000	»	3 744	1 310 914
1973	2 054	886	902	»	3 842	1 356 425
1974	2 294	886	902	»	4 082	1 366 790
1975	2 394	921	972	»	4 287	1 446 057
1976	2 444	991	972	»	4 407	1 488 641
1977	2 484	1 021	985	»	4 490	1 500 000

(1) OCCA = Officiers contrôleurs de la circulation aérienne.

(2) ESA = Electroniciens de la sécurité aérienne.

(3) TAC = Techniciens de l'aviation civile.

$$\frac{\text{Budget 1975 } 4\ 287}{\text{Budget 1965 } 2\ 891} = 1,48.$$

$$\frac{\text{Mouvements 1975 } 1\ 446}{\text{Mouvements 1965 } 657} = 2,20.$$

SECTION 3

Bases aériennes.

Crédits prévus pour les bases aériennes.

	1977	1978		VARIATION avant transferts et virements. (En pour- centage.)
		Avant transferts et virements.	Après transferts et virements.	
		(En millions de francs.)		
1. Dépenses ordinaires.....	134,1	145,9	150,4	+ 8,8
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	59,7	84,8	84,8	+ 42
Total	193,8	230,7	235,2	+ 19
Autorisations de programme..	116,6	96,7	96,7	— 17,1

Les effectifs en service dans les bases aériennes s'établiront ainsi en 1978 :

Titulaires :

Personnel technique	380
Personnel administratif	338
Contractuels	255
Ouvriers	540
Total	1 513

1° En ce qui concerne **les dépenses ordinaires**, aucune mesure réellement nouvelle n'est à signaler.

Les crédits prévus pour 1978 au chapitre 45-61 pour diverses subventions demeurent fixés au niveau de 1977 (10,4 millions de francs pour l'Aéroport de Paris et 0,7 million de francs pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse).

S'agissant d'Aéroport de Paris, les crédits prévus correspondent, à concurrence de 7 millions de francs, au remboursement de services rendus et, à concurrence de 3,3 millions de francs, à une participation aux charges des aérodromes secondaires.

En fait, les principaux apports de l'Etat à l'Aéroport de Paris n'apparaissent pas au budget de l'Aviation civile (1). Ils se montent, pour 1976, 1977 et 1978, aux sommes suivantes :

	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)		
Dotation en capital.....	100	80	40

On assiste donc à une nette réduction des concours de l'Etat à l'Aéroport de Paris.

2° Quant aux crédits d'équipement inscrits dans le budget de l'Aviation civile pour les bases aériennes, leur évolution est retracée dans le tableau suivant :

Bases aériennes. — Dépenses en capital.

	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)		
<i>Autorisations de programme.</i>			
1° Frais d'études.....	1,6	1,6	1,7
2° Equipement Métropole :			
Equipement d'intérêt national.....	62,5	53,1	40,5
Equipement d'intérêt régional.....	19,7	28,1	21
Mesures de sûreté.....	5	4,3	3,6
3° Equipement Outre-Mer.....	28,1	29,5	29,9
Total des autorisations de programme.....	116,9	116,6	96,7
<i>Crédits de paiement.</i>			
Frais d'études.....	1,5	0,8	0,8
Equipement Métropole.....	57	42,5	61,2
Equipement Outre-Mer.....	31,6	16,4	22,8
Total des crédits de paiement...	90,1	59,7	84,8

On constate que l'augmentation de 1977 à 1978 des crédits de paiement correspond à l'exécution d'opérations engagées dans les années antérieures puisque les autorisations de programme sont en diminution sur tous les postes relatifs à l'équipement des bases

(1) Aéroport de Paris fait l'objet d'une étude particulière dans le chapitre IV du rapport.

aériennes métropolitaines. On peut s'interroger en particulier sur l'opportunité d'une réduction des crédits consacrés à la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aéroports métropolitains.

En métropole, les principales opérations en cours sont les suivantes :

— extension de l'aéroport de **Nice** : 14 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus en 1978 (63,1 millions de francs ont déjà été engagés sur cette opération en 1976-1977) ;

— nouvelles installations terminales à **Toulouse-Blagnac** : 6,5 millions de francs sont demandés en 1978 (5,7 millions de francs ont été ouverts en 1976-1977) ;

— amélioration de l'aéroport de **Marseille** : 5,4 millions de francs sont demandés pour l'achèvement de la piste (3,4 millions étaient prévus en 1977 pour la tour de contrôle et 3,7 millions de francs en 1976) ;

— réfection de la piste principale de **Bordeaux-Mérignac** : 2 millions de francs sont prévus en 1978 (2,2 millions avaient déjà été engagés en 1977).

On peut enfin noter un crédit de 350 000 F pour des études portant sur un **nouvel aéroport régional lorrain**.

Outre-Mer, les principaux crédits prévus pour les constructions évoluent comme suit :

	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)		
Martinique	0,7	0,95	3
Guadeloupe	1,7	0,2	4
Guyane	5,4	3,3	5
Réunion	3	2,8	2,3
Mayotte	1	0,5	2,3
Saint-Pierre et Miquelon.....	3,5	1,4	0,5
Polynésie	1,2	9,4	1,6
Nouvelle-Calédonie	3,05	1,9	2,8
Wallis et Futuna.....	0,35	*	0,1

Observations du rapporteur sur quelques problèmes d'infrastructure.

1. — LES GRANDS AÉRODROMES

Depuis quelques années, le budget des Bases aériennes est dominé par la réalisation de grandes opérations. Ce fut Satolas qui répondit, en partie, à des motivations d'ordre extra-aéronautique. C'est le cas maintenant de Nice — dont on peut se demander si le programme n'est pas trop ambitieux — de Toulouse, Marseille et Bordeaux.

Dans un proche avenir, le nouvel aérodrome de Lorraine devra être mis en chantier. A cela s'ajoutera d'autres interventions ponctuelles de moindre importance.

La France est couverte par un réseau relativement dense d'aéroports d'importance très inégale, allant du terrain nécessaire à l'aviation de plaisance au grand aéroport international, en passant par l'infrastructure nécessaire aux lignes du troisième niveau.

La situation de l'ensemble des aéroports mérite un examen approfondi car, globalement, un déficit d'exploitation de 18 millions de francs sera constaté cette année, auxquels il faut ajouter environ 12 millions de francs de participation de l'Etat.

A la vérité, il est démontré, en France et à l'étranger, qu'un aéroport ne peut arriver au « petit équilibre » qu'à partir de 100 000 passages et au « grand équilibre » qu'au-delà de 500 000.

Il est certain qu'un effort d'amélioration de la gestion des aéroports doit être globalement entrepris. Il faut éviter les dépenses non rentables, telles que des aérogares inutiles, somptueuses, ou des allongements de pistes en vue d'un trafic qui reste du domaine de l'hypothèse.

2. — LES PETITS AÉRODROMES

En pourcentage et en valeur absolue, la plus grande part des crédits de l'Etat est absorbée par les grandes opérations, c'est-à-dire au bénéfice des aéroports les plus capables d'assainir leur situation, compte tenu du volume de leur trafic. Par contre, en pourcentage et en valeur absolue — la part réservée aux petits aérodromes, nombreux mais de trafic faible — est relativement

faible. Pour chacun d'entre eux, les collectivités locales sont amenées à effectuer un effort proportionnellement très important, même s'il est relativement faible en valeur absolue.

Si on ajoute à cela que les collectivités locales sont amenées à soutenir les lignes des compagnies de troisième niveau, on reconnaîtra que la situation peut être préoccupante.

En effet, ce sont les collectivités les plus pauvres qui sont amenées à consentir, proportionnellement, l'effort le plus grand. Mais s'il faut éviter la création de certaines lignes inutiles, qui ne sont en réalité que l'exception, il ne convient pas de condamner tant l'existence d'une ligne aérienne de faible importance qu'un aéroport à faible trafic par le seul examen de leurs résultats comptables. Il faut comprendre que le transport aérien a des retombées sur le plan du développement économique local et que si des collectivités locales comme celles de Mende ou du Puy — prises surtout comme un exemple parce qu'elles ont fait l'objet d'un voyage d'étude d'un groupe sénatorial — consacrent une part importante de leurs ressources au fonctionnement de leur aéroport et de leur ligne aérienne, c'est parce que le transport aérien est pour ces régions un moyen essentiel de désenclaver. Considéré sous cet angle, il convient de rechercher des financements appropriés dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et de l'esprit de solidarité nationale.

Notes complémentaires.

(Réponses du Gouvernement à des questions du Rapporteur spécial.)

I. — OPERATIONS D'EQUIPEMENT REALISEES EN 1977

Très peu d'opérations nouvelles de 1977 seront achevées au cours de l'année en raison, notamment, de l'étalement des engagements dû aux impératifs de la régularisation des flux de financement.

A. — Pour la catégorie I : Investissement d'intérêt national.

(Chap. 53-90, art. 10.)

1. Quelques opérations de faible importance tendant à assurer le renouvellement d'installations vétustes ou le maintien d'installations en service devaient être achevées.

On peut citer, à ce titre :

- la réfection de la piste de **Bordeaux-Mérignac**, effectuée en participation avec la Chambre de commerce et d'industrie, pour un montant de 5,6 millions de francs, dont 2,6 millions de francs à la charge de l'Etat ;
- le renforcement de la piste de **Lille-Lesquin**, effectué en participation avec la Chambre de commerce et d'industrie pour un montant de 3,4 millions de francs, dont 1,7 million de francs à la charge de l'Etat.

Ces travaux avaient pour but de maintenir la qualité du service et de permettre le développement normal des aéroports.

2. Parmi les opérations en cours, il faut citer :

a) La poursuite des travaux de construction de la nouvelle aéro-gare de **Toulouse-Blagnac** dont l'achèvement est prévu au printemps 1978.

Le montant de l'opération est évalué à 103 millions de francs environ en francs courants.

L'Etat apporte une participation à l'opération pour la réalisation des voiries, réseaux divers et des aires de trafic associés à la nouvelle aéro-gare pour un montant global de 15,6 millions de francs, dont 2,1 millions de francs (3^e tranche) prévus au budget de 1977.

Cette opération est indispensable en raison de la croissance du trafic.

b) La poursuite des travaux de l'**extension Sud de l'aéroport de Nice - Côte d'Azur**.

Cette opération, dont la décision de lancement a été prise le 24 décembre 1974, conjointement pour le Ministre de l'Economie et des Finances et le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du territoire (Transports), a été commencée effectivement, le 12 décembre 1975, par la mise en place du premier camion de remblai sur le delta sous-marin du Var pour constituer la nouvelle plateforme.

L'opération, qui comporte le remblaiement de 200 hectares sur la mer, la construction d'une nouvelle piste de 3 200 mètres avec voie de circulation associée ainsi qu'un tunnel sous piste pour assurer la desserte des installations du Sud, est évalué à 351,4 millions de francs courants, en participation avec la Chambre de commerce et d'industrie (30 %), les collectivités : départements des Alpes-Maritimes et ville de Nice (35 %) et l'Etat (35 %).

Les objectifs de cet investissement sont les suivants :

- pour l'aviation civile : possibilités opérationnelles améliorées pour une plus grande longueur de piste, doublement de la surface de l'aéroport nécessaire compte tenu du développement à venir ;
- pour l'environnement : éloignement de 430 mètres de la nouvelle piste par rapport à la ville et diminution considérable des nuisances de bruit ;
- pour les collectivités : réaménagement des quartiers Ouest de la ville de Nice et possibilité d'aménagement d'un nouveau port maritime.

Il a été ouvert les autorisations de programme suivantes :

- 3,8 millions de francs en 1974 ;
- 27,5 millions de francs en 1976 ;
- 30 millions de francs en 1977.

B. — Pour la catégorie II : Investissements d'intérêt régional.

(Chap. 53-90, art. 20.)

Beaucoup de petites opérations sont en cours au titre des programmes antérieurs à 1977, qui sont du ressort des préfets de région.

Les crédits de paiement inscrits en 1977 devaient être, en priorité, réservés à l'achèvement des opérations en cours plutôt qu'au lancement d'opérations nouvelles.

Parmi les opérations en cours, on peut citer la construction de l'aérodrome de **Figari-Sud-Corse**, qui comporte les acquisitions de terrain et les équipements utiles à un aéroport avec piste de 2 680 mètres, aéro-gare légère, bloc technique et équipements de navigation aérienne. L'achèvement de l'opération devrait intervenir en 1978. Son but est de faciliter le désenclavement du Sud de l'île et de promouvoir le développement touristique de cette région.

Toujours en Corse, se poursuivent des aménagements en vue :

- à **Bastia-Poretta**, de préparer un allongement de la piste à 2 800 mètres pour la réception des charters européens (acquisition de terrain, déviation d'un ruisseau et d'un chemin départemental) ;
- à **Ajaccio-Campo-d'Eil-Oro**, de préparer un allongement de la piste à 2 450 mètres (acquisition de terrain, balisage d'obstacles, extension des aires de trafic).

En Auvergne, l'aménagement de l'aérodrome de **Clermont-Ferrand-Aulnat**, en cours de finition, qui a comporté un allongement de la piste à 3 050 mètres, la construction d'une voie de circulation, la rénovation du bloc technique, etc., pour un montant global de 27 millions de francs environ, en participation avec la Chambre de commerce et d'industrie.

Dans l'ensemble, les autres travaux portent généralement sur des opérations de faible importance, qui comportent :

- soit des opérations en vue de l'augmentation de la capacité ou de la qualité du service (par exemple l'allongement de la piste à Valence-Chabeuil et à **Amiens-Glisy**) ;
- soit des opérations de maintenance et rénovation des installations existantes (par exemple la réfection des joints de piste à Belfort-Fontaine et à Péronne-Mons-en-Chaussée) ;
- soit des rénovations des installations (par exemple le bloc technique à Calvi-Sainte-Catherine et Chambéry-les-Bains, et les aires de stationnement au Havre-Octeville).

C. — Les opérations correspondant aux crédits prévus pour les **mesures de sûreté** sur le chapitre 53-90, art. 90, comportent trois postes principaux :

- 1° Des travaux de construction de clôtures et d'aménagement pour éviter la pénétration sur les zones réservées, pour un montant de 2 millions de francs environ ;
- 2° Des acquisitions de matériel de détection, attribué aux aérodromes les plus importants, pour un montant de 1,15 million de francs environ ;
- 3° La construction d'un casernement de gendarmes à Tarbes, pour un montant de 1,5 million de francs.

D. — Au titre des **subventions** (chap. 63-90, art. 90), les dotations font également l'objet de nombreuses petites opérations du ressort des préfets de région et qu'il n'est pas possible de détailler.

On peut cependant citer les postes principaux suivants :

- 1° Acquisitions de terrains ayant pour but de préparer des aménagements nouveaux en vue de la sécurité et du développement du trafic à La Rochelle-Laleu, Béziers-Vias et Guéret-Montluçon ;
- 2° Aménagements ayant pour but d'améliorer la qualité de service, tels que travaux sur hangars, club-house, aires de stationnement sur divers aérodromes (Alès-Déaux, Cespane-Saint-Laurent et Soissons-Courmelles).

II — LA POLITIQUE A MOYEN TERME POUR LES AÉROPORTS DE PROVINCE (1978-1982)

Les actions du groupe de programmes Aéroports seront menées à moyen terme selon trois axes. Elles viseront à préserver l'avenir, améliorer la gestion des aéroports et limiter les investissements aéroportuaires aux stricts besoins des usagers, compte tenu des problèmes actuels des compagnies aériennes et des gestionnaires.

Préservation de l'avenir.

L'empire de l'urbanisation et des activités productrices sur le territoire allant croissant, il est indispensable de réserver les sites permettant de satisfaire les besoins futurs du transport aérien et de l'aviation générale.

C'est l'objet des Plans d'équipement aéronautiques régionaux (PEA), actuellement très avancés, établis en application de la politique générale définie par le Schéma directeur d'équipement aéronautique, et qui permettent l'inscription des sites d'aérodromes dans les documents d'urbanisme.

Les dispositions de principe ressortant de ces PEA sont concrétisées par un ensemble de documents administratifs qui précisent les caractéristiques des ouvrages et leur impact sur l'environnement.

La direction générale de l'Aviation civile, très attachée à l'aboutissement rapide de ces procédures et études, accroîtra encore son action dans ce domaine.

Gestion des aéroports.

Dans le cadre de sa mission de tutelle des gestionnaires d'aéroports, la Direction générale de l'Aviation civile favorisera toutes les mesures devant assurer une gestion plus efficace pour se rapprocher de l'équilibre des comptes des aéroports à faible et moyen trafic, et maintenir la possibilité d'autofinancement des plus importants.

Ces mesures visent, pour les améliorations immédiates, le contrôle des dépenses courantes en vue de les limiter au strict nécessaire et, ponctuellement, un rattrapage des tarifs là où c'est indispensable.

Pour une efficacité à moyen terme, il s'agit de lancer des actions de redressement qui seront basées sur une juste rétribution du service rendu par les aéroports, la qualité de ce service devant être décidée en concertation avec les usagers.

Pour les plates-formes à moyen et faible trafic, il va sans dire que ces efforts ne sauraient suffire sans la poursuite d'une aide appropriée des collectivités locales.

Investissements aéroportuaires de province.

Dans le cadre de la politique de gestion exposée ci-dessus, le programme d'investissements des aéroports de province s'attache à prévoir des travaux d'aménagement limités à la stricte mesure des besoins tels que présentés ci-après pour les aéroports commerciaux, d'une part, et les aéroports non commerciaux, d'autre part.

A. — Activités et objectifs :

1. Aéroports commerciaux.

Si la *politique à long terme* des aéroports devant assurer le trafic de compagnies aériennes et les voyages d'affaires a fait l'objet d'une définition précise dans le *schéma directeur d'équipement aéronautique* (dont l'horizon de réalisation globale, d'abord fixé en 1985, doit être raisonnablement envisagé vers 1990-1995), la cohérence de la *politique à moyen terme* s'opérera dans une sélection stricte des investissements :

- d'une part, pour l'*adaptation* des plates-formes existantes au trafic et à l'environnement ;
- d'autre part, pour les *créations* de quelques nouvelles plates-formes répondant à des motifs de rentabilité économique et d'aménagement du territoire.

Actuellement, le trafic des compagnies aériennes se répartit sur **80 plates-formes** ; la combinaison de liaisons variées ou l'existence d'une liaison unique détermine, pour chaque plate-forme, son caractère spécifique et ses besoins en investissements.

1.1. *Activité actuelle et prévisible :*

D'une façon générale, on peut distinguer **trois groupes** significatifs d'aéroports commerciaux :

a) **Les cinq principaux aéroports** (dont le trafic passagers représente plus de 90 % du total) assurent à la fois des liaisons :

- à grande distance (à développement stable). Ces liaisons ont défini les caractéristiques géométriques des infrastructures pour lesquelles aucune réalisation nouvelle n'apparaît nécessaire ;
- à moyenne et courte distance avec l'étranger (à croissance forte) ;
- à courte distance à l'intérieur de l'hexagone (à développement rapide), qu'il s'agisse des principales radiales ou des nombreuses transversales.

L'évolution de ces deux derniers types de liaisons déterminera le niveau des équipements des infrastructures et les besoins de développement des installations terminales (aérogares essentiellement).

b) **vingt-cinq aéroports commerciaux de moyenne importance** (à trafic de 50 000 à 500 000 passagers par an) sur lesquels :

- les liaisons à courte et moyenne distance avec l'étranger (en trafic régulier, saisonnier ou en trafic charter) à développement rapide, n'entraîneront que des travaux strictement limités à la phase préparatoire de développement des infrastructures ;
- les liaisons intérieures (radiales ou transversales) à développement stable auront une action combinée avec celle des liaisons précédentes pour fixer les besoins relatifs au développement des installations terminales.

Deux créations : la construction de l'aéroport de Figari-Sud-Corse actuellement en cours et éventuellement celle d'un nouvel aéroport lorrain compléteront à terme ce groupe d'aéroports.

c) **Les cinquante autres aéroports** (à trafic de quelques milliers à 50 000 passagers par an) assurent deux sortes de liaisons qui entraînent des problèmes de même nature :

- pour la moitié d'entre eux, des liaisons à courte distance avec l'étranger en trafic charter — d'importance actuellement faible, mais à développement spectaculaire — entraîneront pour les aérodromes qui vont accéder à ce trafic un développement tant des infrastructures que des installations terminales ;
- pour l'autre moitié, les liaisons intérieures à croissance progressive amèneront quelques aéroports à recevoir des avions de capacité plus importante, d'où une étape de développement qui exigera l'extension à la fois des infrastructures et des installations terminales.

Trois créations, dont la première est un remplacement et les deux dernières, en réalité, sont des remodelages complets de plates-formes, pourront également compléter ce groupe : **Saint-Brieuc, Rouen-Boos et Sisteron-Thèze.**

1.2. Objectifs :

A travers les grandes lignes de ce qui précède concernant les caractéristiques de l'activité des aéroports commerciaux, trois objectifs d'*adaptation au trafic* se dégagent :

- le développement des possibilités des infrastructures intitulé *possibilités opérationnelles* ;
- auquel s'associe le niveau des équipements de cette infrastructure qui est facteur de *régularité* ;
- enfin, l'extension des installations terminales permettant l'adaptation de la *capacité* à l'évolution du trafic.

Nombre d'autres actions *non liées au développement du trafic* sont par ailleurs indispensables pour assurer l'activité des aéroports commerciaux, tels :

- le renouvellement et l'adaptation aux normes tant des infrastructures que des équipements et des installations terminales ;
- les transformations qu'impose une intégration convenable dans l'environnement ;
- la satisfaction de besoins sociaux en assurant des conditions de travail satisfaisantes ;
- enfin, la mise en œuvre d'équipements de sécurité et de sûreté indispensables.

Toutes ces actions concourent pour l'aéroport à un *maintien du potentiel*.

2. Aérodromes non commerciaux.

2.1. Parmi le très grand nombre de plates-formes actives que recouvre ce vocable, on distinguera :

a) Les *aérodromes ayant vocation à recevoir l'aviation de voyage* à terme et inscrits à cet effet dans les plans d'équipement aéronautiques régionaux.

Au nombre d'une *soixantaine*, ils ont actuellement des niveaux d'équipement très variables, fonction soit de leur activité antérieure (par exemple ex-plates-formes OTAN ou anciens aérodromes commerciaux), soit de leur activité principale actuelle (aviation de voyage, aviation légère ou trafic militaire).

Il faut ajouter à ces aérodromes existants un certain nombre de créations ou de remplacements qui peuvent être lancés, ou qui, déjà commencés, seront mis en service au cours de la période : Montluçon-Guéret, Angoulême-Brie-Champniers, Moulins-Montbeugny, Villefranche-Tarare, Saint-Flour-Coltines, Soissons - Château-Thierry, Rochefort-Saint-Agnant, Ile d'Yeu, et un remodelage d'aérodromes (Haguenaux).

Le contexte actuel et la situation financière difficile des aéroports conduisent à limiter l'essentiel des investissements à une harmonisation des caractéristiques de l'infrastructure aéronautique et des installations terminales pour rendre un certain nombre d'entre eux accessibles aux bimoteurs d'affaires évolués, avec mise en place d'aide à l'approche et à l'atterrissage en fonction des conditions locales.

b) Les *aérodromes d'aviation légère*, en nombre supérieur à 200, et consacrés principalement à l'activité d'école, n'entraîneront que des interventions très limitées.

2.2. Objectifs :

L'activité de l'ensemble de ces aérodromes non commerciaux requiert donc différentes mesures qui peuvent se traduire également, en terme d'objectifs d'*adaptation* :

- les *possibilités opérationnelles* concernent l'adaptation aux caractéristiques de l'aviation de voyage, ou à l'ouverture à la circulation aérienne publique pour l'aviation légère ;
- la mise en place d'équipements de *régularité* sera généralement associée à l'adaptation à l'aviation de voyage ;
- les aménagements de *capacité* seront intimement liés à l'évolution envisagée.

Quant aux actions de *maintien du potentiel*, elles n'intéresseront que les quelques plates-formes anciennes, notamment dans le cas de reconversion.

B. — Moyens financiers (aéroports commerciaux et aérodromes non commerciaux de province) :

Le total des moyens financiers à mettre en œuvre à moyen terme (période 1978-1982) pour l'ensemble des investissements aéroportuaires de province s'élève (en francs valeur 1977) à 1 320 millions de francs, soit une moyenne annuelle de 260 millions de francs, montant nettement inférieur à celui des programmes annuels récents qui se situait aux alentours de 300 millions de francs courants.

La répartition de ces moyens sera examinée suivant les objectifs définis plus avant, en mentionnant les principaux aspects qui caractérisent les actions entreprises ou à entreprendre sur chacun des trois groupes d'aéroports commerciaux et les deux groupes d'aérodromes non commerciaux.

1. Il est prévu de consacrer au **maintien du potentiel** près d'un tiers du total, soit **400 millions de francs** :

a) Les opérations de *renouvellement proprement dit* y concourent pour moitié, soit 200 millions de francs, principalement par des réfections de pistes (parmi lesquelles une douzaine de cas importants répartis entre les trois groupes d'aéroports commerciaux). Quant aux remplacements d'équipements de navigation aérienne, ils intéresseront plus de 30 plates-formes commerciales.

b) Les adaptations répondant aux *autres motifs* représenteront également 200 millions de francs, sur lesquels les deux tiers concerneront la poursuite de la transformation de la plate-forme de Nice (125 millions de francs), ce qui correspond environ au tiers du coût total de l'opération commencée en 1975.

2. Le développement des **possibilités opérationnelles** représente aussi un tiers du total (**430 millions de francs**) :

a) Sur ce montant, un tiers seulement correspond à l'*amélioration* des plates-formes existantes, soit 135 millions de francs, répartis pour presque deux tiers sur les aérodromes non commerciaux, ce qui correspond à l'ensemble des travaux de mise en condition définis précédemment (pour 90 millions de francs), le solde (45 millions de francs) concerne principalement les aéroports commerciaux du troisième groupe.

b) Ce sont donc les « créations » de plates-formes qui représentent la part importante de cet objectif (**295 millions de francs**) avec deux aéroports de moyenne importance : Figari, à terminer pour l'ouverture au trafic charter en 1978 (10 millions de francs), et l'aéroport régional lorrain à ouvrir en 1983-1984 (pour lequel 70 millions de francs sur la période quinquennale représenteront deux tiers des travaux), puis trois aéroports de faible importance à ouvrir à la fin ou au-delà de la période : Saint-Brieuc, en remplacement de l'aérodrome actuel enserré par l'urbanisation et inextensible, et, après remodelage, Rouen-Boos et Sisteron (le total pour ces trois aérodromes représentant 115 millions de francs), ce qui porte le total des créations de plates-formes commerciales à **195 millions de francs**.

c) Le solde des opérations de création concerne les neuf plates-formes citées plus haut, dont une à ouverture prochaine (Villefranche-Tarare), en remplacement du site d'Anse, les autres ne devant être mises en service qu'à la fin ou au-delà de la période considérée, soit **100 millions de francs**.

3. L'*amélioration de la régularité* exigera des moyens financiers peu importants (**40 millions de francs**), dont l'essentiel bénéficiera aux petits aéroports commerciaux (dix plates-formes environ pour une dépense de 20 millions de francs) et aux aérodromes de voyage (sept plates-formes pour une dépense de 10 millions de francs).

4. L'*augmentation de la capacité* représente plus du tiers des investissements prévus, soit **455 millions de francs**, montant qui concerne principalement les besoins de *développement des zones terminales de passagers* pour un montant total de **315 millions de francs**.

Compte tenu des prévisions de trafic, on estime qu'au terme de la période le nombre de passagers annuels supplémentaires reçus sur les aéroports de province sera de 7,2 millions, soit un coût moyen par passager de 45 F (valeur à comparer à la moyenne de référence établie à la suite d'études théoriques récentes, qui est de 70 F).

Ce coût moyen inférieur à la valeur de référence résulte d'une sélection rigoureuse. Il recouvre les disparités suivantes par groupe d'aéroports commerciaux :

- pour les gros aéroports, il est de l'ordre de 60 F (à raison de 245 millions de travaux pour 4,6 millions de passagers) ;
- pour le deuxième groupe, il est environ de 17 F (35 millions de francs pour 2,1 millions de passagers) ;
- pour le troisième groupe, il est de 70 F (35 millions de francs pour 0,5 million de passagers).

Dans le premier groupe, à l'achèvement de deux opérations importantes à Toulouse (ouverture en 1978 des nouvelles installations) et à Marseille (satellite 3) succédera le démarrage de travaux d'extension ou de nouvelle aérogare à Nice ; ces importantes réalisations conduisent cependant à un coût moyen légèrement inférieur à la valeur de référence.

Dans le second groupe, la plupart des plates-formes offrent une capacité suffisante à la suite de travaux importants durant la période récente, les adaptations limitées indispensables conduisent donc à un coût moyen extrêmement faible.

Le dernier groupe, dont il faut rappeler qu'il comprend 50 aéroports, entraînera essentiellement des travaux liés à une étape marquante du développement d'un aéroport que constitue la séparation de l'activité commerciale et de l'aviation générale ou la création d'une zone civile sur une plate-forme militaire. Les coûts notables de première installation qui en résultent ne conduiront cependant pas à un dépassement de la valeur de référence.

Le solde des travaux pour les autres besoins liés au trafic de fret ou à l'aviation non commerciale concerne pour la plus grande part des aéroports commerciaux. Il se monte à 100 millions de francs, dont les quatre cinquièmes sur les cinq principaux aéroports (des travaux importants de gares de fret devant être effectués à Marseille et Bordeaux).

Le complément (40 millions de francs) correspond aux travaux de mise en condition de certains aéroports de voyage, c'est-à-dire parmi ceux qui sont inscrits dans les P. E. A.

C. — Modalités de financement :

I. — Participation de l'Etat :

a) Pour l'objectif maintien du potentiel, la part de l'Etat doit être voisine de la moyenne générale de sa participation aux nouveaux investissements, ce qui conduirait à un taux d'environ 30 %, soit 120 millions de francs ;

b) En ce qui concerne les possibilités opérationnelles, étant donné qu'il s'agit d'investissements lourds non rentabilisables à court terme par le trafic, même pour les aéroports d'une certaine importance, et non rentabilisables à long terme pour les opérations d'aménagement du territoire intéressant les petits aéroports commerciaux et les aéroports de voyage, la contribution de l'Etat devrait être importante. On estime à 40 % le taux moyen de celle-ci, soit un montant de 170 millions de francs ;

c) Au titre de la régularité, pour les mêmes motifs que ci-dessus, et en raison de la responsabilité qui incombe à l'Etat, sa contribution devrait être au même taux moyen de 40 %, soit 15 millions de francs ;

d) Dans les investissements de **capacité**, puisqu'il s'agit de réalisations justifiées par le trafic et donc à rentabilité généralement assurée pour les gestionnaires à court ou moyen terme, la participation de l'Etat pourrait ne couvrir qu'une part de l'infrastructure et des travaux annexes, soit 10 % : 45 millions de francs.

Au total, la contribution de l'Etat sur les bases ainsi définies représenterait 350 millions de francs, soit 70 millions de francs par an, ce qui correspondrait à un peu plus du quart des investissements prévus (26,5 %).

Cette contribution de l'Etat sera en réalité modulée selon les groupes d'aéroports ; son importance sera accrue pour les petits aéroports commerciaux et pour les aérodromes de voyage.

2. — Participation des usagers.

Leur contribution, par le biais des redevances aéroportuaires, permet dans les meilleurs cas un certain autofinancement de la part des gestionnaires et des possibilités plus ou moins importantes de remboursement des emprunts souscrits pour les investissements.

Les possibilités réelles d'autofinancement n'existent pratiquement que sur les aéroports les plus importants et leur montant devrait représenter environ **30 millions de francs par an.**

On estime par ailleurs que *la capacité d'emprunter des gestionnaires n'excédera pas la moitié des investissements à réaliser, déduction faite de ceux assurés par autofinancement et participation de l'Etat.*

Le recours global à l'emprunt devrait s'élever en moyenne à **160 millions de francs par an.**

3. — Aides des collectivités locales.

C'est leur contribution, comme par le passé, qui permettra d'assurer la couverture sous une forme ou une autre de **la moitié des emprunts à contracter.**

Cette aide est surtout importante pour les aéroports commerciaux de moyenne et de faible importance et pour les aérodromes de voyage.

D. — Conclusion.

Ces indications, malgré leur apparente précision, ne constituent que des *estimations approchées* susceptibles de variations plus ou moins importantes en fonction de la conjoncture économique, du développement du trafic et des besoins des compagnies aériennes.

Le programme d'investissements présenté a fait l'objet d'une *sélection très sévère*, eu égard aux besoins exprimés par certaines compagnies aériennes et à la volonté très marquée de nombreuses collectivités locales de promouvoir leurs infrastructures aéronautiques.

SECTION 4

Construction aéronautique.

Les crédits prévus pour la construction aéronautique ont évolué au cours des trois dernières années selon le tableau suivant :

Crédits affectés à la construction aéronautique.

	CREDITS DE PAIEMENT			AUTORISATIONS DE PROGRAMME		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)					
1° <i>Grands programmes</i> (chap. 53-24).						
Concorde, développement.....	270	260	0	285	260	0
Concorde, démarrage de la série.....	(1) 500	280	250	(2) 710	280	100
Airbus	1	35	169	0	45	227
Mystère 50.....	0	25	85	0	0	0
Avion nouveau Moyen courrier.....	0	0	75	0	0	75
Hélicoptère SA 365.....	19	9	1,4	19	9	1,5
Hélicoptère AS 350.....	6	9	5	6	11	3
Super Puma.....	11	35	42,4	11	35	42,4
Helicostat	0	0	10	0	0	15
Moteur CFM 56.....	436	370	448	436	370	441,8
Moteur de 1 800 CV.....	4	17	20,2	4	17	20,2
Etudes d'avions avancés.....	0	0	12	0	0	15
Développements exploratoires.....	0	12	15	0	15	25
Investissements divers.....	18	8	15	19	12	20
Total (1).....	(1) 1 515	1 060	1 148,8	(2) 1 240	1 054	985,9
2° <i>Etudes</i> (chap. 53-24, art. 14 et 24 et chap. 63-90, art. 70 et 90).....						
	73,3	63,8	61,6	83,2	62,8	69,3
Total général.....	(1) 1 588,3	1 123,8	1 210,4	(2) 1 323,2	1 116,8	1 055,2

(1) Dont 250 millions de francs dans la loi de finances rectificative de décembre 1976.

(2) Dont 210 millions de francs dans la loi de finances rectificative de décembre 1976.

L'évolution des *autorisations de programme* dénote une **diminution régulière des moyens** consacrés à la construction aéronautique. La tendance des *crédits de paiement* est la même tout en étant un peu moins nette puisque, comme il est normal, les crédits de paiement suivent avec un certain décalage chronologique l'évolution des autorisations de programme. Cette tendance à la baisse

de l'ensemble des moyens consacrés à la construction aéronautique s'accompagne d'une redistribution importante des crédits entre les différents programmes.

Le trait le plus marquant est la réduction des crédits affectés au programme **Concorde** (995 millions de francs en 1976, 540 millions de francs en 1977, 100 millions de francs en 1978 en autorisations de programme).

En revanche, les prolongements sur lesquels s'ouvre le programme **Airbus** entraînent l'ouverture de nouveaux crédits (227 millions de francs d'autorisations de programme en 1978, contre 45 millions de francs en 1977 et zéro en 1976).

De même, la décision prise par le Gouvernement de chercher à réaliser, en coopération européenne, un **nouvel avion européen moyen-courrier** de 130 à 160 places, donne lieu à l'ouverture d'un crédit de 75 millions de francs.

Si aucune autorisation de programme n'est demandée pour le programme **Mystère 50**, c'est parce que le total des moyens à consacrer à ce programme a été forfaitairement fixé à 450 millions de francs et que les autorisations de programme correspondantes ont été dans leur totalité ouvertes par la loi de finances rectificative de septembre 1975 (plan de soutien à l'économie). La même loi ouvrait 325 millions de francs en crédits de paiement. 25 millions de francs étaient inscrits dans la loi de finances pour 1977 et 75 millions de francs sont demandés pour 1978.

Les programmes d'hélicoptères voient leurs dotations en autorisations de programme passer de 36 millions de francs en 1976 à 55 millions en 1977 et à 61,9 millions de francs en 1978. Plus précisément, alors que les dotations pour les programmes SA 365 et AS 350 sont en nette réduction (4,5 millions de francs prévus en 1978) comme il est normal en fin de programme, les crédits sont nettement majorés pour l'hélicoptère Super-Puma (42,4 millions de francs en 1978) et un nouveau programme (Hélicostat) est lancé (15 millions de francs en 1978). Ce nouveau programme vise à la mise au point d'une sorte de grue volante procédant à la fois du ballon et de l'hélicoptère et destinée à l'exploitation forestière en montagne.

En ce qui concerne les **moteurs**, le programme CFM 56 (réacteur de 10 tonnes) continue de requérir d'importantes dotations (442 millions de francs en 1978).

Les crédits pour les **développements exploratoires** nouvellement ouverts en 1977 sont fixés à 25 millions de francs en 1978. Trois thèmes de recherche ont été abordés en 1977 :

- réalisation expérimentale de pièces secondaires d'avions en **matériaux composites** ;
- mise au point d'une voilure **supercritique** complète ;
- participation au développement d'une turbine très chargée à haute température.

Ces études se poursuivront en 1978. Une nouvelle étude sera entreprise sur l'utilisation des **matériaux composites** dans les projets d'avions futurs, non plus seulement pour des pièces secondaires mais aussi pour la voilure afin d'obtenir des gains en masse de l'ordre de 15 à 25 %.

On peut rapprocher de ces crédits ceux qui sont demandés pour les **études d'avions avancés** (15 millions de francs en autorisations de programme et 12 millions en crédits de paiement) dont l'objet est en particulier de maintenir l'acquit technologique de Concorde pour permettre à notre industrie d'être, le moment venu, en bonne position pour participer à la réalisation d'un supersonique de deuxième génération.

Enfin, les **crédits d'études** proprement dits (69,3 millions de francs en autorisations de programme et 61,6 millions de francs en crédits de paiement) se caractérisent par une tendance à la baisse. Pour l'essentiel (61,9 millions de francs d'autorisations de programme), ces crédits relèvent de l'enveloppe-recherche et incluent une subvention de 8 millions de francs à l'Office national d'études et de recherches aérospatiales. Il s'agit principalement de recherches portant sur la **réduction des nuisances, l'amélioration de la compétitivité et la réduction de consommation des transports aériens civils**. Ces thèmes de recherche particulièrement importants n'intéressent guère la recherche militaire. Il importe donc de ne pas les négliger dans le budget de l'aviation civile.

Notes complémentaires.

(Un chapitre du rapport étant consacré aux grands programmes aéronautiques, on trouvera ci-après des informations sur les autres programmes.)

I. — LE PROGRAMME MYSTERE 50

A. — Les sommes versées par l'Etat.

La participation de l'Etat au programme Mystère 50 se monte à 450 millions de francs dont 240 millions de francs pour la Société des avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) et 210 millions de francs pour la SNIAS.

Au 15 juin 1977, 95 millions de francs ont déjà été versés à AMD-BA et 114 millions de francs à la SNIAS, sur l'exercice 1977.

Pour AMD-BA, l'échéancier des paiements restant à prévoir est décalé de 6 mois sur l'échéancier initialement fixé par la convention en raison du délai lié au changement de voilure (mis en place d'une voilure « super-critique »).

Pour la SNIAS, l'échéancier initial est respecté.

Paiements restant à prévoir.

	AMD-BA	SNIAS
	(En millions de francs.)	
1977	58,6	66
1978	65,5	30
1979	20,9	»
Total	145	96

Un certain « contentieux » est apparu entre le Gouvernement et la SNIAS à propos du programme Mystère 50.

L'Aérospatiale considère que, les 260 millions de francs qui lui étaient destinés étant calculés aux conditions économiques de 1975, il lui manque, aux conditions économiques actuelles, 46 millions de francs.

B. — Les engagements pris par les constructeurs en contrepartie de l'aide de l'Etat.

En contrepartie de l'aide de l'Etat, le protocole d'accord sur le programme Mystère 50 prévoit divers engagements du maître d'œuvre, la Société des avions Marcel Dassault-Breguet Aviation.

Il s'agit actuellement :

— de l'application d'une procédure particulière au **choix des équipements**, destinée à favoriser la **promotion des matériels français**. A cette fin, 15 millions de francs de l'aide reçue seront attribués aux équipementiers, après accord des Services officiels, pour les aider à l'adaptation et à l'industrialisation des équipements retenus ;

— **d'éviter les augmentations notables d'effectifs** chez les constructeurs ou sous-traitants français, sans l'accord des Services officiels et de coopérer ou sous-traiter en priorité avec des industriels français. Ces diverses dispositions sont destinées à permettre l'utilisation prioritaire des moyens et de personnels actuellement disponibles dans l'industrie aéronautique française ;

— de mener une action d'« analyse de la valeur », visant à la **réduction des coûts de fabrication** ;

— **de tenir régulièrement informés** les Services officiels de l'Etat d'avancement du programme ;

— **de rembourser les sommes avancées** par l'Etat de manière échelonnée sur les **260 premiers appareils**, et de **payer des redevances** sur les ventes des appareils suivants.

A ce jour, ces obligations ont été régulièrement remplies.

Enfin, la signature des conventions était subordonnée à la conclusion d'un accord entre **AMD-BA** et la **SNIAS**, portant en particulier sur les fabrications de série, accord qui a été signé le 12 mars 1976 et aux termes duquel la SNIAS a la charge de la fabrication du fuselage et des empennages de l'appareil.

C. — Exécution du programme.

Le prototype du Mystère 50 a effectué son premier vol le 7 novembre 1976 avec deux mois d'avance sur le calendrier initial.

En janvier 1977, il est rentré en chantier pour modifications importantes de la voilure (*mise en place d'une voilure « super-critique »*). Les essais ont repris en mai dernier et ont montré *une amélioration très sensible des performances*.

Ce chantier ne devrait pas retarder les livraisons qui doivent commencer en mars 1979, la certification étant prévue en janvier 1979.

A ce jour, 35 commandes fermes ont déjà été enregistrées, toutes par Falcon Jet Corporation, société américaine chargée de la commercialisation en Amérique du Nord des avions d'affaires Mystère. Une dizaine d'options ont également été enregistrées.

Le point d'équilibre du programme se situe, selon les estimations de l'industriel, vers le 200^e appareil, pour un marché estimé à 350 appareils environ.

II. — LES PROGRAMMES D'HELICOPTERES

1^{er} AS 350 Ecureuil.

Le programme se déroule conformément aux prévisions et la certification de l'hélicoptère est prévue pour l'été 1977.

Les perspectives de commercialisation et la rentabilité du projet demeurent excellentes, plus de 150 commandes étant déjà recensées.

30 millions de francs d'autorisations de programme (AP) et de crédits de paiement (CP) ont déjà été accordés au budget de l'Aviation civile (chap. 53-24) et transférés au budget de la Défense. 19 millions de francs ont déjà été engagés et seront probablement payés en 1977. Les 11 millions de francs restants devant l'être en 1977 ou début 1978, ainsi que 3 millions de francs prévus au projet de budget 1978.

Pour les dépenses d'industrialisation, l'avance de l'Etat au titre de l'article 90 a été portée à 30,5 millions de francs en mai 1977, pour un montant total prévu de 35 millions de francs.

Aucun remboursement n'est encore intervenu. Ceux-ci devraient débiter dès 1978.

2° SA 365 Dauphin.

La certification de cet hélicoptère est prévue en septembre 1977 et la décision de lancement de la série est attendue pour la fin de l'année. La commercialisation n'a pas vraiment commencé, et seules quelques commandes ont été enregistrées. Les prévisions portent sur 300 à 400 machines.

29 millions de francs ont été engagés au titre des budgets de 1974 et 1975 (chap. 53-24), 19 millions de francs au titre de 1976 et 9 millions de francs au titre de 1977 devant l'être avant la fin de l'année. L'opération sera soldée en 1978 (1,5 million de francs environ).

Les remboursements n'interviendront qu'après les premières livraisons, c'est-à-dire en 1978, si la décision de lancement de la série est prise à la fin de l'année.

3° SA 331 Super Puma.

Un prototype est terminé mais l'industriel réexamine actuellement la définition technique de l'appareil pour tenir compte de l'évolution des conditions commerciales.

Le marché prévu dans ces conditions est réévalué en hausse par l'Aérospatiale et pourrait dépasser les 500 exemplaires.

8,5 millions de francs du chapitre 53-24 ont déjà été engagés et payés, et les 11 millions de francs du budget 1976 sont engagés. Les 35 millions de francs au titre de 1977 restent à engager. Il est prévu 42,4 millions de francs au projet de budget 1978 et 54,5 millions de francs seront encore à prévoir en 1979 et 1980.

Les remboursements n'interviendront pas avant 1981.

III. — LE MOTEUR DE 1800 CV

Le programme technique de développement du moteur de 1800 CV « Makila » se déroule de façon satisfaisante, conformément au calendrier prévu dans le protocole. Le premier essai en vol, prévu initialement pour le troisième trimestre 1977 a eu lieu le 3 juin.

Le développement de ce moteur est associé au programme d'hélicoptère Super Puma, mais le Makila est également prévu pour une revalorisation du Puma (auquel il apporte un gain de consommation de 2 p. 100) et de l'hélicoptère britannique Sea King.

Les perspectives commerciales portent sur environ 1500 moteurs de première monte jusqu'en 1990, ce qui, compte tenu des moteurs de rechange et des pièces détachées, permet d'assurer la rentabilité du projet.

Les aides que l'Etat accorde au moteur de 1800 CV, Makila, proviennent de trois sources de financement :

- avances remboursables consenties par le Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Equipeement (Transports) (chap. 53-24 du budget de l'Aviation civile) ;
- avances remboursables consenties par le Ministère de l'Economie et des Finances (art. 90) ;
- crédits budgétaires du Ministère de la Défense (chap. 51-71).

Ces aides vont intégralement à la Société Turboméca pour ce qui concerne le Makila et sont limitées à 65 p. 100 des dépenses effectivement exposées. Leur remboursement devrait s'étaler sur la période 1980-1990, compte tenu des perspectives commerciales.

Actuellement ont été versés à l'industriel :

— au titre des avances consenties par le Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement (Transports) : 4,5 millions de francs pour les années 1975 et 1976 ;

— au titre des avances consenties par le Ministère de l'Economie et des Finances : 18 millions de francs correspondant aux versements des années 1975, 1976 et 1977 ;

— au titre des crédits du Ministère de la Défense n'ont été versés que 6 millions de francs sur les 11,4 prévus en 1977.

L'échéancier des versements restant à prévoir est conforme au protocole, en tenant compte de ceux déjà effectués.

SECTION 5

Service économique et international (transports aériens).

Dans leur quasi-totalité, les crédits analysés ici sont constitués par les subventions aux compagnies aériennes.

Crédits prévus pour le service économique et international (transports aériens).

	CREDITS ouverts en 1977.	CREDITS prévus pour 1978.	VARIATION (En pourcen- tage.)
	(En millions de francs.)		
<i>1. Dépenses ordinaires.</i>			
Titre III. — Fonctionnement	0,8	1	+ 25
Titre IV. — Subventions aux compagnies....	(1) 460,1	422,1	— 10
<i>2. — Dépenses en capital. (Crédits de paiement.)</i>			
Contrats d'études.....	2,1	1,4	— 33
	(1) 472	424,5	— 10,1
<i>Autorisations de programme (contrats d'études).</i>	2,2	1,7	— 22,7

(1) Y compris 450 millions de francs inscrits dans la loi de finances rectificative de juin 1977, mais non compris 27,6 millions de francs proposés par le projet de loi de finances rectificative de fin d'année.

La principale subvention est celle qui est accordée à **Air France en compensation de deux groupes de contraintes** pesant sur son exploitation et découlant de certains choix faits par les Pouvoirs publics :

- l'exploitation du **Concorde** ;
- le maintien en service des **Caravelle** et la participation des installations d'Air France entre **Orly** et **Roissy**.

En 1977, c'est la loi de finances rectificative du mois de juin qui a ouvert un crédit de **450 millions de francs** pour cette subvention. Mais ce crédit était partiellement gagé par une réduction de 250 millions de francs de la dotation en capital à Air France

(inscrite au budget des Charges communes) ramenée de 300 millions de francs à 50 millions de francs. Le projet de « collectif » de fin d'année propose d'ouvrir un crédit complémentaire de **27,6 millions de francs** (au titre du déficit du Concorde).

En 1978, la subvention prévue est de **400 millions de francs** (se répartissant, dans des proportions non encore définies, entre le déficit du Concorde et l'incidence du maintien en activité des Caravelle, partition Orly-Roissy). La dotation en capital inscrite au budget des charges communes est quant à elle fixée à 50 millions de francs.

La Compagnie **Air Inter** reçoit quant à elle une subvention pour compenser une partie des surcoûts résultant de l'utilisation des Mercure. Cette subvention était de 17 860 000 F en 1977. Elle doit être portée à 20 820 000 F (+ 16,6 %) en 1978.

Les **autres subventions** demeurent inchangées :

— lignes aériennes desservant la Polynésie française :
385 200 F ;

— lignes aériennes desservant l'île de Mayotte : 240 750 F.

Les crédits demandés au titre des dépenses en capital (1 725 000 F en autorisations de programme en 1978 contre 2,2 millions de francs en 1977) correspondant à **des contrats d'études**.

Note complémentaire.

(Réponse du Gouvernement à une question du Rapporteur spécial.)

LES SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES PRIVÉES

Les sommes versées aux compagnies aériennes privées correspondent aux subventions accordées pour l'exploitation des lignes par les collectivités locales et les chambres de commerce ainsi que par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

Les organismes locaux, qui bénéficient le plus directement du transport aérien régional, supportent la plus grande part de la charge financière. Toutefois la DATAR peut accorder une subvention pendant la période de démarrage (limitée à 3 ans) et d'un montant dégressif (au maximum 40 % du déficit de l'année).

Le tableau ci-après retrace l'évolution du montant de l'aide totale dont bénéficient les compagnies régionales métropolitaines en 1976 et en 1977 (la DATAR n'établit pas de statistiques annuelles).

Les sommes inscrites au titre de ces deux années ne sont pas directement comparables : celles de 1976 ont été effectivement perçues et figurent au compte d'exploitation, celles de 1977 résultent d'une estimation et feront éventuellement l'objet d'une régularisation en fin d'année.

COMPAGNIES	1976	1977
	(En francs.)	
Air Alpes.....	3 188 779	1 111 000
Air Alsace.....	2 657 197	2 450 000
Air Anjou.....	180 000	En discussion.
Air Littoral.....	2 853 853	En discussion.
Air Rhuy.....	»	250 000
Air Rouergue.....	1 665 581	1 441 000
Auxi Air.....	»	302 000
Avia Sud.....	40 000	»
Compagnie aérienne du Languedoc.....	1 463 304	2 500 000
Lucas Air Transport.....	80 000	80 000
Nantes Aviation.....	202 000	270 000
Pyrénéair.....	300 000	En discussion.
Groupe Touraine, Air Transport, Air Paris, Air Languedoc.....	5 676 530	3 673 668
Total	18 307 750	12 077 668

En dehors des compagnies métropolitaines, l'Etat accorde également des subventions à la **Compagnie Air Polynésie**, filiale de la Société UTA. Celle-ci bénéficie aux termes d'une convention avec l'Etat (Aviation civile), signée le 27 juillet 1972 et valable jusqu'au 31 décembre 1977, d'une subvention destinée à couvrir, dans la limite d'un plafond, le déficit enregistré sur certaines lignes de son réseau (lignes sur les Marquises et sur les Australes qui constituent le secteur dit « conventionné »).

L'accord financier annexé à cette convention prévoyait que la contribution financière de l'Etat serait égale à 90 % du déficit dans la limite d'un maximum de 300 000 F. Les pertes enregistrées par la compagnie depuis 1975 — en particulier sur les Marquises — étant très nettement supérieures à ce plafond, le montant de la contribution financière versée par la Direction générale de l'Aviation civile a été modifié et fixé à 336 000 F pour 1975 et à 378 000 F en 1976. Il convient en outre de préciser que la société a bénéficié en 1976 d'une aide supplémentaire de 250 000 F du Secrétariat d'Etat aux Départements et Territoires d'Outre-Mer en complément des subventions allouées par la DGAC au titre de 1975 et de 1976, aide destinée à permettre à la société de continuer à desservir les Marquises au rythme actuel d'une fréquence par semaine (au lieu d'une par quinzaine comme prévu à la convention). Au total, la société a perçu, au titre de ces deux années, 964 900 F, somme qui demeure sensiblement inférieure au plafond de 90 % du déficit constaté sur le secteur conventionné.

En ce qui concerne l'année 1977, le montant de la subvention prévue est de 385 200 F.

Enfin, il est à noter que le **Territoire des îles Wallis et Futuna** accorde à la Compagnie UTA une subvention pour l'exploitation d'une ligne aérienne entre Wallis et Futuna aux termes d'une convention conclue le 28 janvier 1974. Initialement fixée à 200 000 F, le montant de cette subvention est actuellement de 300 000 F.

SECTION 6

Formation aéronautique et contrôle technique.

Crédits prévus pour la formation aéronautique et le contrôle technique.

	1977	1978		VARIATION (avant transferts et virements). (En pourcentage).
		Avant transferts et virements. (En millions de francs.)	Après transferts et virements. (En millions de francs.)	
1. Dépenses ordinaires.....	101,5	106,9	102	+ 5,3
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	23,4	37,7	37,7	+ 61
Total	124,9	144,6	139,7	+ 15,8
Autorisations de programme..	41,4	33,5	33,5	— 19

Les dépenses ordinaires n'appellent pas de commentaires particuliers dès lors que les mesures nouvelles portent seulement sur des ajustements salariaux et indemnitaires.

Les autorisations de programme demandées pour les dépenses en capital sont en diminution sensible comme il apparaît dans le tableau suivant :

	1977	1978
	(En millions de francs.)	
Matériels destinés à la formation des personnels	11,3	9,6
Etudes et recherches.....	20,5	15,8
Opérations immobilières et matériels techniques	9,6	8,1
Total	41,4	33,5

SECTION 7

Ecole nationale de l'Aviation civile.

Les crédits demandés pour l'Ecole nationale de l'Aviation civile visent à la simple reconduction des moyens existants. Ils sont présentés dans le tableau suivant :

Crédits de l'Ecole nationale de l'aviation civile.

	1977	1978		VARIATION avant transferts et virements. (En pourcentage.)
		Avant transferts et virements. (En millions de francs.)	Après transferts et virements.	
1. Dépenses ordinaires.....	38,2	42,2	42,3	+ 10,5
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	5	3	3	— 40
Total	43,2	45,2	45,3	+ 4,6
Autorisations de programme..	3	3,3	3,3	+ 10

SECTION 8

Météorologie nationale.

Crédits prévus pour la Météorologie nationale.

	1977	1978		VARIATION avant transferts et virements. (En pourcentage.)
		Avant transferts et virements. (En millions de francs.)	Après transferts et virements.	
1. Dépenses ordinaires.....	236,6	258,9	255,5	+ 9,4
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	58,6	49,9	49,9	— 14,8
Total	295,2	308,8	305,4	+ 4,6
Autorisations de programme..	74,2	104,3	104,3	+ 40,6

Au titre des dépenses ordinaires, la seule mesure nouvelle qui mérite d'être notée est la création de trois emplois au titre de l'enveloppe recherche (+ 315 000 F).

En 1978, les effectifs de la Direction de la Météorologie s'établissent ainsi :

Ingénieurs des travaux de la Météorologie.....	741
Techniciens de la Météorologie.....	1 691
Aides techniciens de la Météorologie.....	55
Agents contractuels à statut C. N. R. S.	17
Total	2 504

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des autorisations de programme demandées au titre des opérations en capital.

Météorologie nationale. — Autorisations de programme.

	1976	1977	1978
1. Etudes et recherches :			
Etudes hors enveloppe recherche.....		1,7	1,5
Informatique	2	0,3	0,2
Crédits de recherche.....	14,9	14,9	17,4
(Dont programmes internationaux).....	(6,8)	(6)	(9,5)
Total	16,9	16,9	19,1
2. Equipement des services (Métropole).....	40,3	52,4	81
Dont :			
Informatique	>	(17,5)	(17,6)
Transfert à Toulouse.....	(11,5)	(11,5)	(46,8)
3. Equipement (Outre-Mer).....	5	4,9	4,2
Total général.....	62,2	74,2	104,3

L'importante augmentation des autorisations de programme de 1977 à 1978 (+ 30 millions de francs) s'analyse donc de la manière suivante :

- transfert à Toulouse : + 35,3 millions de francs ;
- autres dépenses : — 5,3 millions de francs.

C'est donc le transfert à Toulouse de l'École de la météorologie et de certains services centraux qui entraîne la majoration des crédits demandés (la majoration est toutefois amoindrie par une baisse des autorisations de programme sur d'autres postes). On remarquera que les autorisations de programme pour 1978 demandées au titre de ce transfert (46,8 millions de francs) ne sont assorties d'aucun crédit de paiement.

CHAPITRE II

BILAN DU PROGRAMME CONCORDE

Les dépenses de l'Etat liées au Concorde sont de plusieurs sortes :

1. Les dépenses liées à la construction de l'appareil qui se subdivisent elles-mêmes en **deux catégories :**

a) Les dépenses de **développement** qui sont, pour l'essentiel, achevées lorsque l'appareil commence à être monté en série, mais qui peuvent être nécessitées ultérieurement par l'amélioration de l'appareil ou par des difficultés de fonctionnement comme cela se produit pour tout appareil commercial après son entrée en service.

b) Les dépenses entraînées par la **construction en série.**

2. Les dépenses liées à l'exploitation de l'appareil et qui correspondent :

— aux apports de l'Etat à Air France pour lui permettre d'acheter les appareils ;

— aux subventions destinées à compenser partiellement les pertes engendrées par la sous-utilisation des appareils par suite des difficultés rencontrées pour obtenir les autorisations de survol et de desserte.

1. Le développement de Concorde.

De 1962 à 1977, 8,5 milliards de francs de crédits ont été ouverts, en autorisations de programme, dans le budget français de l'Aviation civile, pour le développement de Concorde. Sur ce total, 140 millions de francs n'ont pas encore donné lieu à ouverture de crédits de paiements. Ces ouvertures interviendront donc ultérieurement.

Le chiffre de 8,5 milliards de francs est exprimé en francs courants. **En francs 1977, cela équivaut à environ 14 milliards de francs.**

L'essentiel des dépenses a eu lieu au cours des années 1967 à 1973. Depuis, les dépenses ont décliné régulièrement et aucun crédit n'est prévu pour le développement de Concorde (ni en autorisations de programme, ni en crédits de paiement) dans le projet de loi de finances pour 1978. Les crédits restant disponibles sont jugés suffisants pour faire face aux besoins en 1978. Cet état de choses est notamment dû au fait que **les premiers appareils ont eu un comportement beaucoup plus satisfaisant** que celui que l'on observe généralement lors du lancement d'un nouvel avion. Il y a lieu de s'en féliciter.

2. La construction en série.

Les calculs de rentabilité de la construction de Concorde avaient été faits sur la base d'une série de 150 appareils.

Lorsque, au début de 1973, la plupart des options prises (soit un peu plus de 70) par les compagnies aériennes ont été annulées, les constructeurs ont constaté que, d'un point de vue commercial, l'opération ne pouvait être poursuivie. Les pouvoirs publics se sont donc engagés, par des conventions passées avec la SNIAS (pour **1 600 millions de francs**), et la SNECMA (pour **300 millions de francs**) pour la partie française, à compenser les pertes liées à la limitation de la série à seize appareils. A ce titre, 1,75 milliard de francs ont été ouverts, en autorisations de programme, dans le budget de l'Aviation civile, de 1975 à 1977. Pour 1978, le projet de loi de finances prévoit 100 millions en autorisations de programme. Les conventions avec la SNIAS et la SNECMA viennent à expiration à la fin de 1978. De nouvelles conventions devront sans doute être négociées.

Les chiffres qui précèdent ne tiennent pas compte de deux éléments :

a) **Un prêt du Trésor** d'un montant total de 1 049,7 millions de francs a été accordé à la SNIAS et à la SNECMA. Sur ce total, 516,7 millions de francs ont été remboursés par la SNIAS qui a reversé à cette fin au Trésor une partie des subventions qui lui ont été accordées sur les crédits de l'Aviation civile pour le démarrage de la série Concorde.

b) **En contrepartie de l'aide de l'Etat** au développement de Concorde (cf. paragraphe précédent), il a été prévu que les industriels ayant bénéficié de cette aide auraient à **payer une redevance** calculée comme un pourcentage des recettes commerciales provenant de la vente des produits Concorde (de 4 à 10 % suivant le cas). Au 30 juin 1977, le total des sommes mises en recouvrement à ce titre par l'Etat était de 54,9 millions de francs.

Dans ces conditions, le prix de vente de l'appareil en 1977 est, selon les déclarations publiques du Secrétaire d'Etat aux Transports, de 350 millions de francs et **le coût pour l'Etat d'une vente** à ce prix est de 120 millions de francs (1) à condition que les cinq appareils restant à vendre le soient effectivement.

Jusqu'à présent, en effet, **sur les 16 appareils de la série** (dont les quatre derniers seront achevés d'ici au mois de juillet 1978), **onze seulement sont considérés comme « placés »** : deux appareils conservés par les constructeurs, quatre appareils vendus à Air France et cinq appareils vendus à British Airways.

Les compagnies susceptibles d'être intéressées par les cinq autres appareils sont les suivantes :

— Iran Air (mais cette compagnie veut être assurée de pouvoir ouvrir une ligne Téhéran—Londres—New York) ;

— Japan Airlines (mais il faudrait que la route de Sibérie soit ouverte au supersonique et que celui-ci soit autorisé à se poser au nouvel aéroport de Tokyo dont la mise en service est déjà retardée pour des motifs écologiques) ;

— Singapore Airlines pour la ligne Londres—Bahrein—Singapour (sous réserve des problèmes posés par le survol ou le contournement de l'Inde). Mais cette compagnie semble s'acheminer plutôt vers une exploitation du Concorde en commun avec British Airways.

3. **L'achat de Concorde par Air France.**

Air France a acquis quatre Concorde qui lui ont été livrés entre décembre 1975 et mars 1977.

En 1975, une partie de la dotation en capital dont a bénéficié la Compagnie nationale (soit 400 millions de francs sur 770 millions de francs) a contribué au financement de cette acquisition.

(1) Un chiffre compris entre 150 millions de francs et 200 millions de francs serait peut-être plus près de la réalité.

4. L'exploitation de l'appareil.

La sous-utilisation des Concorde acquis par Air France (en raison de la faible densité du réseau supersonique) a entraîné pour la Compagnie nationale les pertes suivantes :

1976 : 220 millions de francs ;

1977 : 300 millions de francs ;

Prévisions pour 1978 : environ 280 millions de francs.

Les compensations accordées par l'Etat s'analysent ainsi :

1976 : 220 millions de francs ;

1977 : 255 millions de francs (auxquels le projet de loi de finances rectificative de fin d'année propose d'ajouter 27,6 millions de francs).

Pour 1978, la contribution de l'Etat représentera une partie (non précisée à votre rapporteur) de la subvention de 400 millions de francs accordée à Air France pour les diverses contraintes pesant sur son exploitation (Concorde, Caravelle, partition Orly/Roissy).

5. Récapitulation des crédits affectés au programme Concorde.

A. — Total des crédits ouverts de 1962 à 1977 (en francs courants).

	CREDITS engagés.	CREDITS de paiement.
	(En milliards de francs.)	
Développement	8,5	8,36
Construction en série.....	1,75	1,54
Achat et exploitation.....	0,88	0,88
Total	11,13	10,78

B. — Crédits ouverts de 1976 à 1978.

	CREDITS engageables.			CREDITS de paiement.		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)					
Développement	285	260	0	270	260	0
Construction en série.....	710	280	100	500	280	250
Exploitation	220	(1) 255	(2)	220	(1) 255	(2)
Total	1 215	(1) 795		990	(1) 795	

(1) Non compris 27,6 millions de francs inscrits dans le projet de loi de finances rectificative pour 1977 actuellement en instance devant le Parlement.

(2) La ventilation de la subvention à Air France (400 millions de francs) entre les diverses contraintes pesant sur son exploitation n'a pas encore été effectuée.

Ainsi, l'achèvement du programme Concorde permet à l'Etat de mettre fin à un effort budgétaire de grande ampleur. Les sommes qui resteront à prévoir devraient être de deux ordres :

— les développements complémentaires, compensation du « surcoût » de l'entretien des appareils et de la fabrication des pièces de rechange en raison de la limitation de la série à seize appareils ;

— la couverture du déficit de l'exploitation de l'appareil par Air France.

6. La possibilité d'équilibrer l'exploitation du Concorde par Air France.

Compte tenu du prix auquel elle a acheté ses quatre Concorde et d'une durée d'amortissement (seize ans) supérieure à celle utilisée pour les autres appareils, Air France estime que l'exploitation du Concorde peut être équilibrée si chacun de ses appareils est utilisé 2 750 heures par an avec un coefficient de remplissage de 65 %.

Actuellement, si ce coefficient de remplissage paraît réalisable (compte tenu du bon résultat de la ligne Paris—Washington, du résultat moyen de la ligne Paris—Rio et du résultat médiocre de la ligne Paris—Caracas), en revanche, le temps de vol n'est en moyenne que de 1 100 heures par an et par appareil.

La desserte quotidienne de New York devrait permettre de porter cette durée à 1 600 heures. Pour une desserte biquotidienne,

la durée moyenne de vol passerait à 2 200 heures par appareil et par an. **Ce chiffre reste inférieur au « seuil » des 2 750 heures** qui impliquerait la desserte de Tokyo et de **Buenos Aires** (par prolongation de la ligne Paris—Dakar—Rio) et de **Tokyo** (avec une escale en Union soviétique et un survol supersonique de la Sibérie).

7. L'achèvement du programme Concorde.

En juillet 1978, les quinzième et seizième appareils de la série seront achevés. Le premier avion de série était sorti en décembre 1973.

Le total des emplois liés à la fabrication de Concorde en France a évolué comme suit depuis 1970 :

1 ^{er} janvier 1970.....	12 500 emplois.
1 ^{er} janvier 1972.....	13 800 emplois.
1 ^{er} janvier 1974.....	10 000 emplois.
1 ^{er} janvier 1976.....	4 000 emplois.
1 ^{er} janvier 1977.....	3 000 emplois.
1 ^{er} juillet 1977.....	2 500 emplois.

En ce qui concerne la SNIAS et la SNECMA, l'évolution des effectifs affectés à la fabrication ou au développement du Concorde est la suivante :

	1977	1978	1979
SNIAS	1 000	600	400
SNECMA	520	300	220
	1 520	900	620

8. Le maintien de l'acquit technologique.

Sur une base limitée, des études générales ont été entreprises par la SNIAS et la SNECMA sur l'avenir du transport supersonique, avec le souci de rechercher toutes les possibilités de valoriser les importants investissements consentis sur le programme actuel. La part financée par l'Etat des travaux réalisés à ce titre par les industriels sera couverte jusqu'à concurrence de 10 millions de francs (taxes comprises); dont 2,8 millions de francs pour la SNECMA et 7,2 millions de francs pour la SNIAS.

CHAPITRE III

LES GRANDS PROGRAMMES DE CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

SECTION 1

Données générales sur l'industrie aéronautique en Europe et aux Etats-Unis.

La préférence donnée par le Gouvernement à une coopération entre industriels européens plutôt qu'à une coopération franco-américaine dans le domaine de la construction d'avions incite, en introduction à ce chapitre, à prendre en vue d'ensemble de l'importance relative de l'industrie aérospatiale de chacun des trois principaux Etats membres de la Communauté économique européenne. Tel est l'objet des tableaux ci-dessous.

Effectifs employés dans le secteur Avions et dans le secteur Espace
au 31 décembre 1975.

	ROYAUME- UNI	FRANCE	ALLE- MAGNE
Ingénieurs et cadres.....	16 854	8 792	500
Personnel d'exécution.....	26 213	29 228	15 810
Ouvriers	43 712	22 320	9 237
Qualification non spécifiée.....	»	»	8 546
Total	86 779	60 640	34 093

Effectifs employés dans le secteur Moteurs au 31 décembre 1975.

	ROYAUME-UNI	FRANCE	ALLEMAGNE
Ingénieurs et cadres.....	11 980	2 822	914
Personnel d'exécution.....	15 893	9 887	2 083
Ouvriers	40 816	9 865	3 753
Qualification non spécifiée.....	»	»	33
Total	68 689	22 574	6 783

Effectifs employés dans le secteur Equipement.

	ROYAUME-UNI	FRANCE	ALLEMAGNE
Ingénieurs et cadres.....	13 675	3 071	939
Personnel d'exécution.....	26 326	11 087	2 820
Ouvriers	38 323	11 543	3 288
Qualification non spécifiée.....	»	»	2 674
Total	78 324	25 701	9 721

En ce qui concerne les effectifs employés, ces trois tableaux mettent en lumière la **prépondérance marquée de l'industrie britannique** (surtout au niveau ingénieurs et cadres) et le **poids relativement faible de l'industrie allemande**. L'industrie française, surtout présente dans le secteur avions, occupe une position médiane.

Cette appréciation, fondée sur la comparaison des effectifs employés, doit être complétée par la prise en considération du **niveau technologique** des diverses industries. A cet égard, il n'est

pas douteux que le « point fort » de l'industrie britannique est le secteur des moteurs avec Rolls-Royce. De ce fait, on peut se demander si l'industrie britannique serait réellement disposée à participer à la construction d'un nouvel avion européen qui ne serait pas doté de moteurs Rolls-Royce.

Dans le secteur avions, c'est l'industrie française qui paraît technologiquement la plus avancée, comme le montrent la réussite technique du Concorde, le succès de l'Airbus et la mise en place, pour la première fois dans le monde, d'une voilure « super-critique » sur le Mystère 50 (une telle voilure permet une économie de carburant de 10 %).

Il est enfin utile de comparer l'importance des différents constructeurs français en les situant par rapport aux trois grands constructeurs américains.

Caractéristiques des principaux industriels français et américains.

(Année 1976.)

	EFFECTIFS employés.	CHIFFRE d'affaires total.	CHIFFRE d'affaires à l'exportation.
		(En milliards de francs.)	
<i>Industriels français.</i>			
SNIAS	35 000	9	2,86
SNECMA	19 000	3,4	1,55
Dassault-Breguet	(1) 15 000	5,9	4,55
<i>Industriels américains.</i>			
Lockheed	55 000	(2) 16,5	»
Douglas	60 000	(2) 17,5	»
Boeing	65 000	19,5	»

(1) Les effectifs de la firme Dassault-Breguet ont été plafonnés à la demande du Gouvernement pour permettre de maintenir une activité suffisante chez les coopérants sous-traitants de cette entreprise.

(2) Environ les deux tiers du chiffre d'affaires de Lockheed et de Douglas sont constitués par des commandes d'origine publique.

SECTION 2

Les programmes de réalisation de moteurs.

La SNECMA (Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation) participe avec General Electric à la réalisation de deux et peut-être de trois moteurs :

- le moteur CF 6/50 de 25 tonnes de poussée ;
- le moteur CFM 56 de 10 à 12 tonnes ;
- le moteur CF 6/32 de 15 tonnes.

§ 1. LE MOTEUR CF 6/50

Le moteur CF 6/50 est un moteur totalement développé par General Electric.

La SNECMA participe au programme pour 27 % en valeur du moteur.

Ce moteur équipe l'Airbus et certaines versions du Boeing 747, notamment celles qui sont achetées par Air France.

Au 31 août 1977, 182 moteurs avaient été commandés à la SNECMA et 137 ont été livrés. La cadence de production a été ralentie à la suite de la réduction de deux à un du nombre d'Airbus construits mensuellement.

Les commandes escomptées d'ici à la fin de 1978 sont de l'ordre de 45 à 60 moteurs. Leur niveau est fonction du développement des ventes d'Airbus équipés du moteur CF 6/50, compte tenu du fait qu'il est prévu à l'avenir d'équiper à la demande des compagnies clientes de certaines versions de l'Airbus avec des moteurs Pratt et Whitney JT9D.

Les effectifs de la **SNECMA** employés sur ce programme sont de l'ordre de 300 personnes en 1977 et 1978. Ce chiffre pourrait se réduire à un niveau situé entre 200 et 300 en 1979 à cause de la concurrence du moteur de Pratt et Whitney.

Ce programme a fait l'objet d'une **avance remboursable** de 100 millions de francs de l'Etat à la SNECMA. Le remboursement est effectué par un prélèvement sur les ventes de la SNECMA (1). L'opération doit être équilibrée lorsque 700 moteurs auront été vendus, chiffre qu'il était prévu d'atteindre aux alentours de 1989.

(1) 2 340 000 F avaient été reversés au Trésor à la date du 30 juin 1977.

§ 2. LE MOTEUR CFM 56

Le moteur CFM 56, de 10 à 12 tonnes de poussée, est développé, sur une base strictement égalitaire, par la SNECMA et General Electric.

Les effectifs affectés à ce programme au sein de la SNECMA sont les suivants :

- 1977 : 1 700 personnes ;
- 1978 : 1 900 personnes ;
- 1979 : 2 200 à 2 300 personnes.

a) *Le coût budgétaire du programme.*

L'Etat s'est engagé :

— à financer une partie des dépenses de la SNECMA pour le développement du moteur ;

— à mettre en place les moyens nécessaires au Centre d'essais des propulseurs de Saclay (Etablissement d'Etat relevant du Ministère de la Défense).

Au titre du protocole conclu entre l'Etat et la SNECMA le 29 août 1974 pour la première phase (dite de démonstration) du développement, **134 millions de francs** ont été versés entre 1972 et 1975 à la Société nationale, ce qui correspondait à la couverture d'environ 80 % des dépenses.

Au titre du protocole conclu le 15 juillet 1976 pour la seconde phase (dite de certification), l'Etat s'est engagé à verser **1 453 millions de francs** (aux conditions du 1^{er} janvier 1975), soit 85,5 % des dépenses de responsabilité SNECMA. (Au 30 mai 1977, 482 millions de francs avaient été versés à la SNECMA pour cette seconde phase.) Les versements se font selon l'échéancier défini dans le protocole et adapté par la Direction générale de l'Aviation civile en fonction de l'avancement général, constaté lors d'étapes-clés, définies elles aussi dans le protocole. Les versements doivent se poursuivre jusqu'en 1980.

S'agissant du Centre d'essais des propulseurs, 60 millions de francs ont été engagés et environ 30 millions de francs ont été payés aux différents fournisseurs du Centre. Le total des besoins se situe à environ 97 millions de francs courants.

Compte tenu des crédits demandés pour 1978, **le total des autorisations de programme ouvertes depuis l'origine pour le programme CFM 56 est de 1 602,8 millions de francs. Les sommes à prévoir pour l'étape suivant la certification (qui doit intervenir en 1979) sont du même ordre de grandeur que les dépenses engagées avant la certification.**

Les versements effectués à la SNECMA pour les phases de démonstration et de certification sont **remboursables à partir de la vente des moteurs de série.** Une redevance est également prévue sur la vente des rechanges. Compte tenu des perspectives commerciales actuelles, les premiers remboursements devraient débiter vers 1981-1982. En francs courants, l'opération devrait être équilibrée lorsque 3 000 moteurs et les rechanges correspondants seront vendus, soit aux environs de l'année 1991. Au-delà de ce seuil, les versements de la SNECMA excéderont, en francs courants, les sommes avancées par l'Etat.

L'ampleur de l'effort budgétaire ainsi prévu au cours des prochaines années en faveur du moteur CFM 56 limite naturellement la possibilité de lancer d'autres programmes aéronautiques importants.

b) Exécution du programme et perspectives commerciales.

Le programme de développement du moteur CFM 56 s'est poursuivi de façon satisfaisante depuis le lancement de la seconde phase qui doit conduire à la certification au cours de l'année 1979.

Fin juin 1977, 2 500 heures d'essais avaient été conduites sur 7 moteurs, dont deux sont en essais en vol sur une Caravelle (banc volant prêté à la SNECMA) et sur le prototype américain de transport militaire tactique YC 15.

Les objectifs, annoncés aux avionneurs et aux compagnies aériennes, concernant la poussée, le bruit, la pollution et la consommation spécifique, semblent tenus.

S'agissant de la commercialisation du moteur, l'organisme commun créé par SNECMA et General Electric, CFM-International (CFMI), entretient des relations étroites avec les grands construc-

teurs aéronautiques américains et européens. Les perspectives de commercialisation qui se dessinent aujourd'hui sont les suivantes :

1. Dans le secteur civil.

Boeing a entrepris une campagne commerciale auprès des compagnies aériennes, concernant *une nouvelle version du quadrimoteur 707 muni de 4 CFM 56*. Cette action fait suite à la signature en février 1977 d'un accord entre Boeing et CFMI qui doit conduire à la certification de cet appareil en 1980.

Les projets d'avions européens de 130 à 160 places sont tous définis autour du CFM 56 et pourraient constituer un débouché important dans les années 80.

La version à plus faible capacité du projet Boeing 707 pourrait être équipée de moteurs de 10 tonnes du type CFM 56.

Il existe également des projets de remotorisation des DC 9 et DC 8 avec des CFM 56.

2. Dans le secteur militaire.

Les projets concernent :

— la motorisation de l'avion de transport tactique quadrimoteur YC 15 de Douglas dont un prototype a volé, équipé d'un CFM 56 ;

— des versions militaires du 707, par exemple des avions ravitailleurs KC 135.

3. Concurrence.

Le moteur JT 10 D de Pratt et Whitney semble maintenant être défini autour d'une poussée nettement supérieure à celle du CFM 56. Son développement est moins avancé et il n'apparaît plus comme un concurrent aussi direct du CFM 56, tout au moins pour les premières années.

Par contre, une concurrence plus immédiate pourrait naître si Pratt et Whitney lançaient une version améliorée du moteur JT 80 de 7 tonnes de poussée. Mais ce moteur, dérivé d'un matériel

très éprouvé mais ancien, n'offrirait sans doute pas de gain de performances aussi attrayant en matière de bruit, de pollution et de consommation.

§ 3. LE MOTEUR CF 6/32

La SNECMA souhaite participer en tant que principal collaborateur de General Electric, à la réalisation du moteur CF 6/32 de 15 tonnes de poussée. Sa participation serait de l'ordre de 25 %.

Pour ce faire, la **SNECMA estime nécessaire d'obtenir une aide de l'Etat français**. En l'état actuel des choses **cette participation n'est pas prévue** dans les documents budgétaires.

Les premières applications prévues concernent certains projets d'avions moyen courrier de la firme Boeing. Ultérieurement un tel moteur pourrait équiper une éventuelle version quadrimoteur long courrier de l'Airbus (A-300 B 11).

§ 4. LE MOTEUR A CYCLE VARIABLE

Si le transport aérien supersonique devait se développer, la SNECMA serait prête à participer à la réalisation du moteur à cycle variable qui serait alors nécessaire. Mais il s'agit là d'un projet très peu avancé dont le développement serait très coûteux et qui prendrait environ une quinzaine d'années.

SECTION 3

Les programmes de construction d'avions.

§ 1. LE PROGRAMME AIRBUS

a) *Situation financière du programme.*

Compte tenu des crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 1978, **le montant des autorisations de programme ouvertes depuis l'origine pour le programme Airbus atteindra 2 071 millions de francs (1).**

(1) Ce chiffre inclut les 100 millions de francs accordés à la SNECMA au titre du moteur CFM56 dont il a été question plus haut. Comme celle qui a été accordée à la SNECMA, l'aide accordée à la SNIAS est remboursable au moyen d'un prélèvement opéré sur les ventes. Au 30 juin 1977, le total des sommes mises en recouvrement par le Trésor auprès de la SNIAS atteignait 35,4 millions de francs.

Par ailleurs, pour garantir les emprunts nécessaires à la construction en série des Airbus qui sont lancés avant commande ferme (et ne peuvent ainsi obtenir de préfinancements spécifiques), l'Aérospatiale a obtenu une lettre d'agrément le 4 septembre 1973 (décret du 24 août 1973). Initialement fixée à 500 millions de francs, la hauteur du plafond garanti a été portée par avenants et décrets successifs (dont le dernier est en date du 28 juin 1977), à 2 600 millions de francs.

Enfin, selon le mécanisme mis en place en 1973, pour compenser les fluctuations économiques et monétaires françaises par rapport aux conditions américaines, constatées depuis le 1^{er} janvier 1972, l'Aérospatiale a reçu 145 millions de francs. Une liquidation en cours doit porter ce montant à 186 millions de francs.

Les effectifs employés au programme Airbus par la SNIAS (y compris les personnels administratifs) sont les suivants :

1977 : 4 100 personnes ;
 1978 : 4 200 personnes ;
 1979 : 4 300 personnes.

b) *Situation commerciale du programme.*

A la fin du mois de juillet 1977, le bilan des commandes et des options sur cet appareil était le suivant :

COMPAGNIES	COMMANDES (1)	OPTIONS	TOTAL	LIVRAISONS
Air France.....	9	7	16	9
Lufthansa	4	8	12	4
Air Inter.....	5	»	5	2
Korean Air Lines.....	6	»	6	6
Indian Air Lines.....	3	3	6	3
South African Airways.....	4	4	8	4
Thai International.....	4	4	8	0
Germanair-Hapag Lloyd (charter allemand)	3	1	4	3
TEA (charter belge).....	2	»	2	2
Total	40	27	67	33

(1) En plus de ces commandes, étaient en cours de signature : deux commandes d'Air France et trois commandes de Lufthansa.

Au 31 octobre dernier, le total des commandes atteignait cinquante-trois, auxquelles s'ajoutaient une trentaine d'options, concernant les unes et les autres douze compagnies différentes (ces chiffres n'incluent pas les appareils loués à Eastern Airlines).

c) *La pénétration du marché américain.*

La Compagnie Eastern Airlines a pris à l'essai pendant six mois (janvier à juin 1978) 4 Airbus. Cette opération a nécessité un montage juridique et financier très complexe. Tout en bénéficiant de conditions de location particulièrement favorables, Eastern Airlines a dû consentir pour cette opération un effort propre important. Le résultat de l'expérience commencera sans doute à être connu aux alentours du mois d'avril 1978. Paradoxalement, la question que l'on pourrait se poser, dans l'hypothèse où Eastern Airlines achèterait un nombre important d'appareils, serait de **savoir si le rythme de production prévu (2 par mois à partir de janvier 1979) serait suffisant** pour satisfaire les commandes dans un délai qui ne soit pas dissuasif pour des compagnies aussi sollicitées que les compagnies américaines.

d) *Le développement de la « famille » Airbus.*

L'augmentation des crédits affectés au programme Airbus en 1978 s'explique par **différentes décisions prises par le Gouvernement** en ce qui concerne le développement de cet appareil.

1. — Le Gouvernement a donné son accord sur l'étude des deux développements suivants :

- augmentation de la masse au décollage de la version B 4 ;
- nouvelle motorisation.

L'augmentation de la masse maximale au décollage de la version B 4 (qui passerait de 157,5 t à 164/165 t) permettrait d'accroître le rayon d'action de l'appareil et d'en augmenter la charge marchande.

Plusieurs compagnies (en particulier Air France) sont intéressées par cette nouvelle version.

Le Gouvernement entend cependant vérifier que l'intérêt de principe manifesté par les clients potentiels se traduira en commandes de fait avant de prendre une décision de lancement.

La motorisation de l'Airbus avec des moteurs Pratt et Whitney (au lieu des moteurs General Electric) permettrait d'élargir nettement les perspectives commerciales de l'appareil, notamment pour les compagnies qui possèdent déjà des Boeing 747 équipés de moteurs Pratt et Whitney. Un certain nombre de compagnies avec qui des négociations pour l'achat de l'Airbus sont en cours mettent d'ores et déjà en compétition les deux motoristes. Les avenants nécessaires aux accords internationaux de financement sont en cours d'élaboration avec les services officiels des autres pays concernés.

On estime que **la rentabilité du programme** serait atteinte pour une production de 300 à 350 appareils, à condition de se limiter aux deux versions actuellement existantes, baptisées B 2 et B 4.

Le **rythme de production** était de deux appareils par mois en 1976. Ce rythme a dû être abaissé à un par mois en 1977, ce qui a entraîné un chômage partiel dans la division avions de la SNIAS. Si le succès de l'appareil continue à se concrétiser par la passation de nouvelles commandes, il est envisagé de repasser progressivement à une cadence de deux appareils par mois au début de 1979.

2. — D'autre part, un certain nombre de compagnies aériennes (essentiellement la Lufthansa) s'intéressent à **un avion moyen-courrier de 200/220 places** (l'Airbus actuel a 250/270 places). Les études initiales déjà faites chez Airbus Industrie et ses partenaires ne sont pas assez avancées pour que l'on puisse garantir avec certitude des performances et des coûts d'exploitation optimum. Il s'agit pour le moment de se limiter à une **étude de faisabilité** en liaison avec les compagnies aériennes. Les résultats de cette étude devraient être disponibles au cours de l'année 1978.

La réalisation éventuelle de **cette nouvelle version à 200/220 places**, baptisée B 10, **modifierait substantiellement les conditions de rentabilisation du programme**, en raison du coût élevé du développement de cette nouvelle version qui nécessiterait un changement de la voilure (mise en place d'une voilure dite « super-critique »). Dans ces conditions, pour rentabiliser le programme, il faudrait vendre, toutes versions confondues, 300 appareils de plus, c'est-à-dire près du double du nombre qui serait nécessaire pour équilibrer le programme limité aux deux versions B 2 et B 4.

En conclusion, on peut se demander si, à la fois d'un point de vue financier et d'un point de vue commercial, la version B 10 de l'Airbus ne viendrait pas concurrencer le projet d'avion moyen-courrier doté de deux moteurs CFM 56.

§ 2. LE PROJET DE NOUVEL AVION MOYEN-COURRIER

Dans son discours du 11 juin au salon du Bourget, le **Premier ministre a proposé aux gouvernements européens** associés dans l'Airbus, et à d'autres qui le souhaiteraient, d'étudier en commun la possibilité de réaliser un nouveau programme d'avion de transport, centré sur un **biréacteur moyen-courrier d'environ 160 places équipé de CFM 56.**

Parallèlement quatre industriels, la SNIAS en France, British Aerospace en Grande-Bretagne, MBB et VFW-Fokker en Allemagne, annoncèrent leur volonté d'étudier en commun la faisabilité d'un tel projet. Ces quatre industriels ont décidé en août de créer trois groupes de travail : technique, marketing et organisation-finances.

Le gouvernement allemand a donné en juillet un accord de principe à la participation allemande aux études. Le gouvernement britannique n'a pas explicité sa position.

La société Dassault participe aux travaux du groupe de travail technique, aux côtés de la SNIAS, chef de file français qui fournira un rapport complet avant la fin de l'année sur les travaux entrepris.

Deux projets actuellement existants servent de base aux négociations : le projet A 200 de la SNIAS et le projet BAC X-11 de British Aerospace.

On estime les besoins mondiaux de ce type d'appareil à environ 1 500 pour l'ensemble de la décennie 1982-1992. Les Européens pourraient espérer vendre à peu près 600 appareils, dont 250 dans les pays éventuellement constructeurs (France, Grande-Bretagne, Allemagne).

Les **deux principales questions** qui conditionnent la réalisation de ce programme sont naturellement :

— celle du nombre des participants (l'espoir du Gouvernement est de réaliser l'appareil à partir d'une coopération franco-anglo-allemande) ;

— celle du coût de développement du nouvel avion.

Ces deux questions appellent **un certain nombre d'observations** :

1° Ce projet vise finalement à **reconquérir le « créneau » perdu** par l'abandon prématuré du programme **Caravelle** dont le développement aurait évité que le marché de ce type d'appareil ne devienne un monopole américain. Cette reconquête ne peut se faire sans **une aide financière des Etats** concernés.

2° **Une première tentative de reconquête a eu lieu** au début des années 1970 : il s'agissait du programme **Mercury 100** (conçu pour les avions **Marcel Dassault**) pour lequel l'Etat a versé une aide de 531 millions de francs et qui a été arrêté en 1973, dix appareils seulement ayant été construits. Si la chute du dollar (dont le cours est passé de 5,55 F à 3,90 F entre le début et la fin du programme) n'est pas étrangère à cet **échec**, il ne faut pas négliger **deux autres causes** :

- le défaut de coopération entre les constructeurs français ;
- le manque de concertation entre constructeurs et transporteurs (notamment **Air France** qui allait se trouver confrontée à brève échéance au problème du remplacement de ses **Caravelle**).

Cela montre que, du côté français, **la première condition du succès** du programme de nouvel avion moyen courrier est donc :

- *une coopération loyale entre l'Aérospatiale et le groupe Dassault ;*
- *une participation d'Air France et d'Air Inter à la définition du nouvel avion.*

3° A la fois d'un point de vue financier (en raison du coût élevé des deux projets) et d'un point de vue commercial **le programme de nouvel avion moyen-courrier bi-CFM 56 ne sera peut-être pas compatible avec le développement d'une version à 200 ou 220 places (A 300-B 10) de l'Airbus.**

4° **L'éventuelle participation des Britanniques** au projet d'avion bi-CFM 56 n'ira sans doute pas sans soulever des difficultés. On sait en effet que le principal « fleuron » de l'industrie aéronautique britannique (dont l'importance à l'échelle européenne a été soulignée au début de ce chapitre) est le motoriste **Rolls-Royce**. Or, la principale caractéristique du nouvel avion serait d'être doté d'un moteur franco-américain (CFM 56). Quand on observe que, pour l'instant,

Les compagnies de transport britanniques n'ont acheté aucun Airbus, et surtout qu'elles n'ont jamais acquis de Caravelle (à la motorisation desquelles Rolls-Royce était pourtant partie prenante), on peut a priori se demander pourquoi le bi-CFM 56 aurait plus de chance.

5° **Le succès d'un programme dépend de l'importance du marché qui lui est assuré.** Il est certain que si les principaux transporteurs européens tombaient d'accord pour garantir un certain montant de commandes, à la condition bien sûr d'être associés à la définition du nouvel avion, la réalisation du programme serait plus aisée.

6° Le groupe « Avions Marcel Dassault - Bréguet Aviation » ayant réalisé une grande première mondiale en dotant le Mystère 50 d'une voilure « **super-critique** » (qui permet une économie de carburant de 10 %) il pourrait sans doute être utile d'**utiliser cet acquis technologique** dans la conception du nouvel avion.

Pour conclure sur ce point, votre rapporteur voudrait **reprendre une suggestion** qu'il a longuement développée dans l'introduction du rapport.

Lorsque les décisions relatives au programme d'avion nouveau pourront être prises, **le Gouvernement devrait soumettre ses choix au Parlement au moyen d'une loi de programme** qui permettrait aux élus de la nation de mesurer l'importance de l'effort à consentir et au Gouvernement de fonder sur un vote du Parlement ses engagements à long terme vis-à-vis des industriels français ou de nos partenaires étrangers.

Une telle procédure devrait également être engagée si nos **partenaires européens s'avaient indécis.**

Annexes au chapitre III.

(Réponses du Gouvernement à des questions du Rapporteur spécial.)

I. — LA SNIAS

(Société nationale industrielle aérospatiale.)

A. — Situation générale de la SNIAS à la fin de 1976.

1. — L'activité de la SNIAS s'exerce, d'une part, dans des secteurs où elle a conquis une position nationale (engins balistiques) ou mondiale (engins tactiques, hélicoptères) très forte, d'autre part, dans un secteur — celui des avions, et essentiellement des avions civils — où la percée sur le marché mondial s'avère exceptionnellement difficile.

Dans les Divisions Engins et Hélicoptères, les résultats sont bons, le niveau d'activité des usines est convenable et l'avenir est préparé par d'importants programmes, en développement ou en début de série. Il n'en va pas de même à la Division Avions dont la situation s'est aggravée progressivement depuis plusieurs années.

2. — Depuis 1973, en effet, l'activité Avions de la SNIAS accuse une **décroissance continue et importante**, résultant de l'arrêt progressif des programmes Concorde et Corvette, de la stagnation du programme Airbus et de l'absence de nouveau programme majeur, malgré les transferts de charge de fabrication importants opérés à son bénéfice par les Divisions Hélicoptères et Engins, d'une part, et par la Société Dassault-Breguet, d'autre part (1).

Parallèlement, les effectifs présents à la Division Avions étaient progressivement ramenés de 18 500 personnes à 15 350 personnes, par l'application de mesures de déflation faisant d'abord appel au volontariat (notamment mises à la retraite anticipée), puis progressivement plus directives (notamment fermeture de l'usine de Châteauroux et du bureau d'études Avions de Paris).

3. — Sur le plan des **résultats financiers**, la situation est très mauvaise depuis l'exercice 1973 ; les pertes annuelles de la SNIAS restant comprises entre 350 et 620 millions de francs par an de 1973 à 1976 malgré les bénéfices réalisés sur les activités engins et hélicoptères.

Ces pertes résultent essentiellement :

— du programme Corvette ;

— du démarrage de la série Airbus ;

— de la sous-activité « avions » (coût des mesures d'adaptation des effectifs, études en spéculation, activités de soutien de la charge de fabrications déficitaires) entraînant une diminution certaine de la productivité.

(1) Les charges de la Division Avions provenant des autres divisions de la SNIAS représentaient, en 1976, 14 % de sa charge globale et celles provenant de la Société Dassault-Breguet 15 %.

B. — Evolution de l'activité en 1977 : perspectives pour 1978.

1. — Au cours des premiers mois de 1977, la situation s'est encore aggravée :

— en raison de l'échec de la tentative de vente d'Airbus à la Compagnie américaine Western Airlines. Cet échec, faisant suite à une mauvaise année 1976 sur le plan des ventes, a conduit le conseil de surveillance d'Airbus Industrie à décider une réduction de 2 à 1 de la cadence mensuelle de production des Airbus, et à accompagner cette mesure d'une mise en chômage partiel des personnels de sa Division Avions pendant une vingtaine de jours en 1977 ;

— en raison de l'évolution peu favorable des négociations avec Mac Donnell Douglas sur le Mercure 200.

2. — **Le Gouvernement a pris en juin 1977 une série de mesures destinées à soutenir l'industrie aéronautique française, et plus particulièrement la SNIAS.**

Parmi celles-ci, on peut citer :

— la relance du programme Transall qui apportera une charge de travail notable en fabrication à partir de 1978 ;

— la décision de lancer les études de proches dérivés de l'Airbus et de proposer à nos partenaires européens de lancer un nouveau moyen-courrier équipé du CFM 56 venant compléter la famille Airbus. Pour ce nouveau programme, le Gouvernement a retenu la SNIAS comme société menante pour la participation française.

3. — Compte tenu des mesures ainsi arrêtées par le Gouvernement, dont l'effet sur le niveau d'activité sera progressif, et des perspectives concernant les divers programmes auxquels participe la SNIAS, le plan de charge de la société pour 1977 et 1978 se présente de la façon suivante :

— pour les Divisions Engins (balistiques et tactiques) et Hélicoptères, la charge de travail est bien assurée en études et en fabrication ;

— pour la Division Avions, la charge fabrication continuera à décroître en 1977 et 1978, le redémarrage de la chaîne Transall ne compensant pas encore l'arrêt de la chaîne Concorde et la baisse de charge Airbus due à la réduction de cadence de 2 à 1 appareil par mois. La charge devrait ensuite se redresser avec la poursuite du Transall et la remontée escomptée de la cadence Airbus. La baisse de la charge Etudes sera atténuée par l'étude de dérivés de l'Airbus. Cette charge Etudes ne se redressera que si le nouveau programme d'avions moyen-courriers est effectivement lancé.

4. — Pour faire face à son insuffisance de charge Avions, la SNIAS est dans l'obligation de poursuivre l'application de **mesures sévères de réduction de son effectif et de ses capacités de production excédentaires.**

En 1977, la Société s'est fixé un objectif de déflation d'effectifs global de 1550 personnes dont 1300 dans la Division Avions. Cette déflation implique pour l'ensemble de la SNIAS un quasi-arrêt des embauches, la mise en préretraite des personnes âgées de plus de cinquante-huit ans et surtout une politique très active de mutation des personnels des établissements sous-chargés de la Division Avions vers les Divisions Engins et Hélicoptère.

En outre, la SNIAS a décidé de recourir au chômage partiel en 1977 (vingt jours de fermeture à la Division Avions).

Parallèlement, se poursuit l'effort de restructuration interne de la SNIAS conduisant à transférer en 1977 une partie importante des activités de l'usine de Suresnes vers la province.

C. — Perspectives d'évolution financière.

Au cours des deux prochaines années la situation financière de la SNIAS devrait connaître une évolution plus satisfaisante qu'au cours des dernières années :

— la situation financière des Divisions autres qu'Avions a été très bonne en 1976 et devrait rester satisfaisante en 1977-1978 ;

— les résultats de la Division Avions devraient s'améliorer sensiblement après l'apurement qui a été opéré à fin 1975 sur le programme Corvette et à fin 1976 sur le programme Airbus. Il subsistera cependant une certaine perte due à la sous-activité, aux mesures d'adaptation des effectifs et à certains programmes déficitaires ;

— enfin, l'Etat a accordé en 1977 une avance d'actionnaire de 590 millions de francs qui augmentera les fonds propres de la SNIAS et diminuera l'endettement et les frais financiers supportés par la Société.

II. — LA SNECMA

(Société d'étude et de construction de moteurs d'aviation.)

A. — Situation générale de la Société.

La SNECMA, qui connaissait depuis 1970 une période d'expansion, a affronté à mi-1976 un renversement de tendance qui s'est accentué dans les premiers mois de 1977.

Les causes principales de cette évolution récente — qui grâce à des rapatriements de sous-traitances a eu peu de répercussions sur la charge de travail interne de la société — sont liées à l'activité « moteurs d'avions » qui représente près de 85 % de l'activité totale de la SNECMA :

— ralentissement du flux des commandes de moteurs militaires destinés à l'exportation ;

— étalement des programmes en développement M 53 et CFM 56 ;

— réduction de cadence de fabrication de l'Airbus ;

— achèvement de certains programmes : Adour (Jaguar) et Olympus (Concorde).

Ces différentes causes concernent les usines intéressées par la fabrication de « moteurs d'avions », c'est-à-dire essentiellement Corbeil, Gennevilliers et Villaroche.

Sur le plan financier les résultats ont été satisfaisants : bénéfice net après impôts de 65 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 2 527 millions de francs.

B. — Perspectives d'évolution de l'activité en 1977 et 1978.

En études, l'essentiel de la charge de travail demeure assuré par la poursuite des développements M 53 et CFM 56. L'étalement de ces programmes conduira toutefois en 1977 à une baisse modérée de l'activité du centre de Villaroche.

En fabrication, malgré une hausse de la charge de la division électronique et de la division Hispano-Suiza, qui bénéficie d'une importante commande de compresseurs pour Eurodif, la charge globale subira une certaine diminution en 1977.

Les perspectives pour 1978 laissent craindre une nouvelle baisse de charge d'environ 5 %, une remontée étant toutefois attendue à partir de 1979 grâce aux nouvelles séries M 53 et CFM 56.

Dans ces conditions, la SNECMA a dû établir un plan de mesures particulières, au-delà des rapatriements de sous-traitance qui ne pourront suffire à maintenir une adaptation acceptable de sa charge propre et de ses effectifs :

- arrêt des recrutements ;
- mutations ou détachements des secteurs en sous-activité vers les secteurs à charge maintenue ou croissante ;
- mise en préretraite des personnels âgés de 58 ans et plus.

L'objectif visé en 1977 par la société est ainsi de réduire ses effectifs d'environ 5 %.

Les mesures d'adaptation pour l'année 1978 ne sont pas encore arrêtées ; elles seront à définir en fonction de l'analyse de la situation réelle à fin 1977 qui tiendra compte notamment des nouvelles commandes de moteurs qui auront pu être enregistrées à cette date.

C. — Perspectives d'évolution financière.

En attendant le démarrage des fabrications des moteurs M 53 et CFM 56, les ventes de la Société continueront à être centrées sur la famille des moteurs ATAR (moteurs neufs et rechanges) et sur le moteur civil CF 6.50, les ventes des moteurs de série LARZAC débutant en 1978.

Malgré la légère baisse d'activité, la situation financière ne devrait pas subir d'évolution brutale à court terme. La situation à plus long terme dépendra des débouchés des nouveaux programmes M 53 et CFM 56.

CHAPITRE IV

LES ENTREPRISES PUBLIQUES DU SECTEUR AVIATION CIVILE

SECTION 1

AIR FRANCE

§ 1. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE NATIONALE

Le tableau suivant retrace l'évolution des **résultats d'exploitation** de la Compagnie depuis 1974 et celle des **concours de l'Etat** :

	1974	1975	1976	1977 (prévisions)	1978 prévisions)
	(Millions de francs.)				
Résultats d'exploitation :					
Réseau subsonique.....	— 542	— 354	— 198	— 217	— 240
Concorde	»	»	— 220	— 300	— 280
Total	— 542	— 354	— 418	— 517	— 520
Concours de l'Etat :					
Dotation en capital.....	220	(a) 770	567,5	50	50
Subventions	»	»	»	(b) 477,6	400
Total	2 220	770	567,5	527,6	450

(a) Dont 400 millions de francs pour l'achat des Concorde.

(b) Ce chiffre comprend les dotations votées dans le collectif de juin 1977 (450 millions) et proposées dans le collectif de fin d'année (27,6 millions de francs). Il se ventile ainsi :

— déficit Concorde : 285,1 millions ;

— autres contraintes (Caravelle, partition Orly/Roissy) : 192,5 millions.

Le chapitre 2 du présent rapport consacré au **bilan du Concorde** ayant présenté les données financières de son exploitation par Air France, il n'est pas utile d'y revenir ici, sinon pour observer que *la subvention versée à ce titre à la Compagnie nationale en 1977 (285 millions de francs) ne compense pas totalement le déficit prévu (300 millions de francs).*

S'agissant du **déficit du réseau subsonique** (qui devrait être de l'ordre de 210 à 220 millions de francs en 1977 et de 240 millions de francs en 1978), il est **partiellement compensé par la subvention** versée au titre du maintien en activité des Caravelle et de la partition de l'exploitation de la Compagnie entre les bases d'Orly et de Roissy, contraintes dont l'administration a évalué le coût à 192,5 millions de francs en 1977. **Compte tenu de cette subvention, la marge brute d'autofinancement devrait être en 1977 sensiblement supérieure à celle de 1976.**

Au cours des dix premiers mois de 1977, le trafic a été supérieur aux prévisions. Mais, en novembre, la compagnie a été affectée par la grève de diverses catégories de personnels.

Pour 1978, on doit observer que le montant prévu de la subvention (400 millions de francs) destinée à compenser les diverses contraintes grevant l'exploitation d'Air France est notablement inférieur au déficit prévu pour l'ensemble des réseaux supersonique et subsonique (520 millions de francs).

A titre comparatif, le tableau ci-dessous donne les **résultats financiers des principales compagnies aériennes françaises et étrangères.**

Comparaison des résultats financiers obtenus au cours de la période 1974-1976 par les compagnies aériennes internationales les plus importantes.
(En millions de dollars des États-Unis, la parité retenue étant celle de l'ONU : 1 \$ = 4,916.)

COMPAGNIES	1974		1975		1976 (ESTIMATIONS)	
	Recettes d'exploitation.	Résultat net (1).	Recettes d'exploitation.	Résultat net (1).	Recettes d'exploitation.	Résultat net (1).
TWA	1 756	— 24	1 805	— 86	2 039	+ 37
Pan American.....	1 588	— 82	1 674	— 46	1 731	— 8
British Airways (2).....	1 583	— 22	1 696	— 34	N. D.	N. D.
Air France.....	1 032	— 109	1 315	— 98	1 553	— 98
Lufthansa	1 103	+ 25	1 287	+ 14	1 421	+ 45
Japan Airlines (2).....	987	— 61	1 150	+ 4	1 396	+ 47
Air Canada.....	867	— 9	941	— 12	1 057	— 11
KLM	820	— 25	858	— 7	N. D.	+ 24
Alitalia	641	— 57	740	— 76	921	— 61
SAS (3).....	584	+ 17	726	+ 17	1 014	+ 9
UTA	235	— 4	393	+ 2	410	+ 3
Air Inter.....	186	— 3	262	+ 3	296	+ 3

(1) Il s'agit de résultats consolidés, ceux de l'année 1976 sont provisoires.

(2) L'exercice couvre la période (1^{er} avril-31 mars) de l'année suivante.

(3) L'exercice couvre la période (1^{er} octobre au 30 septembre) de l'année suivante.

Pour 1974 et 1975, les résultats sont ceux publiés par l'OACI ; pour 1976, ce ne sont que des estimations provisoires (sauf pour les compagnies françaises).

§ 2. LA PRÉPARATION D'UN CONTRAT D'ENTREPRISE

Au cours de la précédente discussion budgétaire, M. Jean-Pierre Fourcade, alors Ministre de l'Équipement, avait exprimé l'intention de redéfinir ses rapports entre l'État et les entreprises publiques du secteur des transports, par la passation de contrats de programme.

A la demande du Premier Ministre, des négociations se sont donc engagées entre la Compagnie Air France et ses autorités de tutelle (Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire et Ministère de l'Économie et des Finances) en vue de la conclusion d'un contrat d'entreprise portant sur la période 1977-1980.

Ce contrat devait comporter, d'une part, une indication des moyens sur lesquels s'engageait la Compagnie pour améliorer sa gestion et redresser sa situation financière, d'autre part, le montant des concours financiers prévus par l'État au profit de celle-ci, concours dont l'objet serait de compenser les obligations d'intérêt général imposées à Air France et de lui assurer les moyens en capital nécessaires pour financer son développement.

La négociation du contrat a été retardée par le problème du remplacement des Caravelle et les décisions du Gouvernement relatives au développement de la coopération entre Air France et Air Inter.

La première recommandation que la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale formule dans son rapport présenté par M. Baudis sur les crédits de l'aviation civile est ainsi conçue :

« La Commission des Finances, inquiète de la dégradation de la situation financière d'Air France, recommande aux pouvoirs publics de signer au plus tôt, avec la Compagnie nationale, un plan d'entreprise précisant les objectifs qu'elle doit poursuivre et déterminant le montant des compensations qui lui reviennent en contrepartie des contraintes que l'État lui impose. »

Votre rapporteur fait sienne cette recommandation. Il la complète par le souhait que, dans la mesure où il engagera pour plusieurs années les finances de l'État, ce contrat de programme soit soumis au Parlement.

§ 3. LE REMPLACEMENT DES CARAVELLE D'AIR FRANCE

L'acuité du problème posé par le remplacement des Caravelle est *l'une des fâcheuses conséquences du manque de continuité de la politique suivie au cours des vingt dernières années en ce qui concerne la construction d'avions moyen-courriers* :

- abandon prématuré du programme Caravelle ;
- lancement, puis abandon du programme Mercure 100.

Il en résulte qu'il **n'existe pas d'avion français pour remplacer les Caravelle** d'Air France, dont la désuétude peut entraîner une certaine désaffection de la clientèle et constitue un handicap financier certain.

Le coût d'exploitation d'une Caravelle entièrement amortie est en effet devenu supérieur au coût d'exploitation (amortissement compris) d'un avion neuf de même catégorie (Boeing 737). Quelques données permettent à la fois d'expliquer et d'illustrer ce point capital :

a) **La consommation de carburant** d'une Caravelle par passager-kilomètre transporté est supérieure de 42 % à celle d'un Boeing 737, de 47 % à celle d'un Boeing 727, de 66 % à celle d'un Airbus ; elle n'est inférieure que de 23 % à celle de Concorde.

b) **Le coût d'entretien à l'heure de vol** d'une Caravelle est supérieure de 20 % à celui d'un Boeing 737 (utilisé par Air France en leasing aux Antilles) et il est même légèrement plus élevé que celui d'un Boeing 737, appareil dont la capacité est pourtant sensiblement supérieure à celle d'une Caravelle.

L'urgence du remplacement des Caravelle d'Air France n'est donc plus à démontrer. Aucun avion européen du type souhaité ne pouvant être disponible avant le milieu des années 1980, **la Compagnie Air France a proposé**, au printemps de 1977, en accord avec Boeing, la solution suivante :

- achat de Boeing 737 avec une clause de rachat par le constructeur au bout de cinq ou six ans ;
- transfert à la SNIAS de travaux réalisés jusque là pour le compte de Boeing par une entreprise située au Canada (1).

(1) Cette « compensation » n'intéressait pas l'Aérospatiale pour deux raisons principales :

- il s'agissait de coopérer à un avion en « bout de course » (le Boeing 707) ;
- la rémunération proposée était inférieure au prix de revient.

Cette solution a été écartée par le Gouvernement qui, en réponse à une question de votre Rapporteur sur le remplacement des Caravelle, a apporté les précisions suivantes :

Les solutions possibles au problème du remplacement des Caravelle d'Air France ont fait l'objet d'une analyse approfondie sous les divers aspects des caractéristiques techniques des appareils, de l'effet sur la balance commerciale et le plan de charge de l'industrie aéronautique, des conséquences sur les dépenses d'exploitation de la compagnie et du coût pour l'Etat.

1. Achat de moyen courrier européen BAC 111 ou F 28.

Ces solutions sont favorables sur le plan de la coopération européenne, mais ne sont pas génératrices d'emploi, entraînent d'importantes sorties de devises et sont économiquement très coûteuses.

2. Remplacement par des Airbus supplémentaires.

Cette solution est également extrêmement coûteuse puisqu'il faut limiter le nombre de places offertes en raison des accords de trafic. Elle nuirait probablement à l'image de marque d'Airbus, se traduirait par des dépenses supplémentaires en devises puisque cet appareil est réalisé en coopération. Par contre, elle est favorable sur le plan de l'emploi.

3. Remotorisation des Caravelle.

Il est possible d'installer sur les Caravelle III des moteurs JT8-D9 offrant une consommation moins élevée. Mais on ne peut pas rentabiliser le coût de l'opération par les économies réalisées, et cette solution offre une charge de travail limitée.

4. Remplacement par des Mercure 100.

Cette solution nécessite de relancer la chaîne des Mercure, et demande donc des délais et des investissements importants. D'autre part, la production serait limitée aux besoins d'Air France et d'Air Inter ce qui poserait le problème de l'exploitation d'avions produits à un petit nombre d'exemplaires.

5. Remplacement par des B 737.

C'est la solution préconisée par Air France. Elle n'induit pas de charge de travail, car les compensations proposées par Boeing se sont révélées peu intéressantes, et n'est pas favorable à la coopération européenne. Aussi une solution de location limitée dans le temps sera préférable à un achat qui freinerait l'acquisition ultérieure d'avions en coopération européenne.

D'après les informations les plus récentes dont dispose votre Rapporteur, l'effort demandé par le Gouvernement à Air France pour réduire ses besoins en Boeing 737 et augmenter plus rapidement que prévu sa flotte d'Airbus aurait abouti à ce que la compagnie nationale limite ses demandes à 13 appareils Boeing 737 au

lieu de 20. Cela fait, il conviendrait maintenant **d'autoriser sans délai Air France à recourir temporairement** (soit en les louant, soit en les achetant avec une clause de reprise à terme) **aux appareils américains** qui lui sont nécessaires pour faire la soudure avec le nouvel avion européen dont la construction est envisagée.

Il ne faut cependant pas se dissimuler **la conséquence défavorable que peut avoir à court terme sur la situation financière d'Air France le remplacement accéléré d'avions de faible capacité par des Airbus** (1). Comme le reconnaissait le Gouvernement dans la réponse reproduite ci-dessus, la surcapacité ainsi créée sur certaines lignes du réseau d'Air France présente de sérieux inconvénients. Néanmoins, **si l'on compare cette nouvelle contrainte à celle qu'elle remplacerait** (le maintien en activité des Caravelle) on voit **qu'elle présente au moins l'avantage de se résorber** au fur et à mesure du développement du trafic. On pourrait dès lors se trouver dans la situation où les deux handicaps grevant l'exploitation subsonique de la compagnie nationale (la partition Orly-Roissy et la mise en place anticipée d'Airbus) devraient se réduire progressivement avec l'augmentation du trafic aérien. Dans ces conditions, les compensations budgétaires à prévoir au profit d'Air France (abstraction faite naturellement du « déficit Concorde ») pourraient diminuer au fil des ans. La mise au point du contrat de programme dont il a été traité plus haut devrait permettre de confirmer ou d'infirmer cette analyse.

(1) La Compagnie nationale évalue à 40 ou 45 millions de francs le « préjudice commercial » lié à l'utilisation anticipée d'Airbus à la place de Boeing 737.

Notes annexes.

*(Indications fournies en réponse à des questions
du Rapporteur spécial.)*

I. — PROGRAMME D'INVESTISSEMENT D'AIR FRANCE

Le programme d'investissement d'Air France pour les années 1974 à 1977 est
retracé dans le tableau ci-après.

Dépenses d'investissement.

(En milliers de francs hors T. V. A.).

	ANNEE de livraison.	1974	1975	1976	1977 (prévisions).
<i>1. Matériel volant.</i>					
Commandes 1970 et antérieures :					
3 Airbus B 2 n° 1, 2, 3 (1)	1974	200 812	»	»	»
Commandes 1971 :					
3 Airbus B 2 n° 4, 5, 6	1975	9 329	204 824	»	»
3 Boeing 747 n° 12, 13, 14 (1)....	1974	295 895	»	»	»
Commandes 1972 :					
4 Concorde n° 1, 2, 3, 4	1975-1977	»	279 597	338 278	182 870
Commandes 1973 :					
1 Boeing 747 Cargo n° 1 (1)	1974	102 705	»	»	»
1 Boeing 747 n° 14 (ex-n° 15)	1975	8 311	96 226	»	»
2 Boeing 737 Antilles (1)	1973-1974	18 400	»	»	»
Commandes 1974 :					
1 Boeing 747 n° 15 (ex-n° 16) (1)...	1976	19 022	2 850	114 886	»
Commandes 1975 :					
3 Boeing 707 C	1975	»	78 265	7 900	»
1 Boeing 747 Cargo n° 2	1976	»	40 540	142 090	»
1 Airbus B 4 n° 7	1975	»	15 166	80 252	»
1 Airbus B 4 n° 8	1976	»	15 580	85 776	»
1 Airbus B 4 n° 9	1977	»	10 730	4 574	102 696
1 Boeing 747 n° 16 (Combiné)	1977	»	16 381	40 964	130 006
Commandes 1976 :					
1 Boeing 747 n° 17 (Combiné)	1977	»	»	49 938	20 385

	ANNEE de livraison.	1974	1975	1976	1977 (prévisions).
Commandes 1977 :					
1 Boeing 747 n° 19.....	1979	»	»	»	22 200
1 Airbus n° 10.....	1977	»	»	»	18 000
1 Airbus n° 11.....	1979	»	»	»	15 900
1 Boeing 747 n° 18 (Combiné)....	1978	»	»	»	62 900
1 Boeing 747 Cargo n° 3.....	1978	»	»	»	58 400
Rechanges pour appareils :					
Subsoniques		157 243	77 105	87 100	84 000
Concorde		216	31 600	287 232	102 810
Modifications immobilisables		48 576	45 200	31 500	31 050
Total 1		860 509	964 462	1 270 490	839 217
2. Investissements au sol.					
Réservation alphanumérique		11 671	6 427	8 122	8 437
Investissements sur aérop. CDG.....		88 174	42 742	48 807	89 857
Transfert à Valbonne du centre de réservation		1 026	5 678	23 741	23 599
Remplacement du système central UNIVAC		»	3 798	863	31 500
Autres opérations exceptionnelles...		40 442	27 755	36 167	27 828
Opérations courantes et hors plan...		53 058	58 200	46 810	88 496
Total 2		194 371	144 600	164 510	269 717
3. Intérêts intercalaires		19 906	39 100	9 500	16 970
4. Participations		31 526	20 363	5 800	5 000
Total général (1 + 2 + 3 + 4)..		1 106 312	1 168 525	1 450 300	1 130 904

(1) Appareils ayant fait l'objet d'un contrat de crédit-bail.

II. — COMPOSITION ACTUELLE DE LA FLOTTE D'AIR FRANCE ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

1. Composition actuelle (1^{er} mai 1977) de la flotte.

Appareils long-courriers.

4 Concorde (le quatrième livré le 26 mars 1977).

16 B 747 passagers — le seizième livré le 5 avril 1977, tandis qu'un dix-septième est attendu en octobre. Les B 747 n° 16 et 17 pourront être utilisés en version combiné, dans laquelle une partie du pont principal est affectée au transport du fret.

2 B 747 cargo (le deuxième livré en octobre 1976).

6 B 707 B passagers.

2 B 707 C passagers.

8 B 707 C cargo.

9 B 707 A, dont le déclassement devrait être effectif d'ici à la fin de l'année.

Appareils moyen-courriers.

9 Airbus A 300 dont 6 en version B2, 3 en version B4 (le neuvième de type B4 livré le 24 mars 1977).

20 B 727.

28 SE 210 Caravelle.

2 B 737 exploités sous une formule de crédit-bail sur le réseau régional des Antilles.

Appareils appartenant à Air Charter International.

2 B 727.

4 SE 210 Caravelle.

2. Perspectives d'évolution.

En ce qui concerne la flotte supersonique, la Compagnie nationale aura pour objectif majeur, au cours des prochains mois, d'assurer à ses 4 Concorde une utilisation plus soutenue, seule susceptible de permettre d'accéder à un niveau de rentabilité de l'exploitation satisfaisant. Elle continuera à déployer le maximum d'efforts pour obtenir l'ouverture à l'exploitation supersonique des grands axes de communication qui constituent son domaine d'utilisation naturel.

En ce qui concerne la flotte subsonique, les principes généraux qui guideront l'évolution de la flotte sont les suivants :

- homogénéiser le plus possible la flotte long-courriers autour du B 747 ;
- moderniser la flotte moyen-courriers.

Long-courriers.

A partir de novembre 1977, une exploitation B 747 « combiné » sera lancée avec les 2 B 747 n° 16 et 17, sur les lignes de la côte Pacifique des Etats-Unis et sur la route sud vers l'Asie. Ce type d'appareil, bien adapté aux axes sur lesquels le volume du trafic passagers demeure relativement réduit et où le potentiel fret est important, devrait faciliter l'équilibrage des programmes sur les secteurs dont la desserte est rendue difficile par les coûts d'exploitation élevés du B 707, le B 747 n° 18 dont Air France est autorisée à passer commande au titre du programme 1977 et dont la livraison est prévue en 1978 sera également un appareil de type « combiné ».

La flotte B 747 en configuration normale sera renforcée pour couvrir notamment les besoins croissants des lignes à destination des Antilles et de la Réunion ; un appareil de ce type (n° 19) figure au programme d'investissements 1977 d'Air France pour livraison début 1979 ; l'acquisition de 2 autres appareils de ce type est également prévue à l'horizon 1980.

Les B 707 A devraient être déclassés en hiver 1977-1978.

La flotte Airbus B4 sera mise en œuvre pour remplacer du B 707 long-courriers, chaque fois que ce remplacement ne soulèvera pas de difficultés techniques (rayons d'action) ou commerciales (alourdissement des dessertes).

En l'état actuel des choses, deux autres Airbus sont prévus pour livraison en 1979, le n° 11 inscrit au programme 1977 et le n° 12 inscrit au programme 1978.

En ce qui concerne l'activité fret, Air France vient d'être autorisé à commander un troisième B 747 cargo pour livraison en 1978 ; la mise en ligne d'unités supplémentaires est prévue au cours des prochaines années.

Moyen-courriers.

En ce qui concerne la flotte moyen-courriers (avions de 100 à 170 sièges et Airbus) la Compagnie nationale est amenée à réajuster ses prévisions initiales de développement à la suite des décisions annoncées par le Premier Ministre dans son discours du Bourget du 10 juin dernier (voir ci-après le paragraphe consacré à la coopération entre Air France et Air Inter).

III. — PRIX D'ACHAT DES AVIONS D'AIR FRANCE

Concorde : de 222 millions de francs en 1975 à 274 millions de francs en 1977.

Airbus : de 81 millions de francs en 1974 pour Airbus B2 à 117 millions de francs en 1977 pour Airbus B4.

B 747 :

Passager : de 20,2 millions de dollars en 1970 (B 747 série 100 — moteur Pratt et Whitney) à 42,9 millions de dollars en 1977 (série 200/combi — moteur General Electric).

Cargo : de 23,7 millions de dollars en 1973 (série 100 — moteur Pratt) à 38,7 millions de dollars en 1976 (série 200 — moteur General Electric).

B 707 :

A : de 27 millions de francs en 1959 à 31 millions de francs en 1962.

B : de 32 millions de francs en 1962 à 35 millions de francs en 1967.

C : de 37 millions de francs en 1965 à 47 millions de francs en 1968.

28 millions de francs pour les appareils achetés d'occasion en 1975.

B 727-200 : de 28 millions de francs en 1968 à 37 millions de francs en 1972.

Caravelle : de 9 millions de francs en 1959 à 16 millions de francs en 1968.

B 737 en leasing (depuis fin 1973), coût par an (en 1976) : 610 000 dollars (2,934 millions de francs).

IV. — CONSOMMATION DE CARBURANT DES AVIONS D'AIR FRANCE

La consommation de carburant des différents types d'appareils utilisés par la compagnie nationale et sa filiale A. C. I., telle qu'on peut l'estimer pour l'année 1977, est rapportée ci-après :

— dans la première colonne, à la totalité des kilomètres commerciaux parcourus par chaque flotte, qu'elle soit exploitée en version passagers, en version cargo ou, en ce qui concerne le B 747, en version combiné ;

— dans la deuxième colonne, aux passagers-kilomètres payants transportés sur les seules versions passagers de ces flottes ;

— dans la troisième colonne, les dépenses de carburant (en francs) par millier de passagers-kilomètres transportés.

Consommation de carburant
(prévision 1977).

	LITRES kilomètre commercial.	LITRES par millier de P. K. T.	DÉPENSES en francs par millier de P. K. T. (a).
	Toutes versions.	Versions passagers.	
Concorde	15,45	270,2	166
Airbus	14,11	92,2	56,1
Boeing 747	18,33	76,4	46,9
Boeing 707	10,61	117,7	72,4
Boeing 727	9,70	103,9	63,8
Boeing 737 (Antilles)	7,51	107,4	66
Caravelle	8,14	153	94

(a) Estimations effectuées sur la base du prix moyen carburant de la compagnie.

V. — SITUATION DE L'EMPLOI A AIR FRANCE
(et comparaison avec les autres Compagnies).

En ce qui concerne les effectifs du personnel au sol, les évolutions prévues par Air France à moyen terme sont du même ordre que celles enregistrées l'an passé (+ 0,7 %).

Par contre, pour le personnel navigant, les effectifs du personnel navigant technique sont en décroissance continue et ceux du personnel navigant commercial évoluent avec l'introduction des gros porteurs, mais cette évolution ne touche que le personnel saisonnier en période de pointe de trafic (été essentiellement).

L'estimation pour 1977 se présente comme suit (Centre d'exploitation postale exclu) :

Effectifs personnel au sol (dont personnel en pays étrangers)	25 700
Effectifs personnel navigant technique	1 860
Effectifs personnel navigant commercial	3 300
Total	30 860

Les effectifs moyens réels enregistrés en 1976 ont été :

- 25 463 pour le personnel au sol ;
- 1 924 pour le personnel navigant technique ;
- 3 329 pour le personnel navigant commercial.

On ne dispose pas d'informations précises sur les tendances des compagnies étrangères. D'après les études réalisées par la Compagnie nationale, il semble que les évolutions passées, examinées sous l'angle de la productivité, indiquent une amélioration de la position de la Compagnie par rapport aux compagnies comparables.

En ce qui concerne UTA, ses effectifs ont évolué de la manière suivante :

ANNÉES	PERSONNEL navigant technique.	PERSONNEL navigant commercial.	PERSONNEL au sol.	TOTAL
1975	310	466	5 300	6 156
1976	338	472	5 505	6 315

Prévisions 1977 : + 2 % sur le total général.

VI. — LES REMUNERATIONS DES PERSONNELS D'AIR FRANCE

Les rémunérations moyennes des diverses catégories de personnels d'Air France ont été les suivantes en 1976 :

1. Rémunérations globales annuelles du personnel au sol.

Année 1976.

Cinq, dix, vingt-cinq ans d'ancienneté.

EMPLOIS	CINQ ANS d'ancienneté.	DIX ANS d'ancienneté.	VINGT-CINQ ANS d'ancienneté.
Ouvrier professionnel P 1, niveau CAP (a)	37 280	»	»
Ouvrier professionnel hautement qualifié	47 960	52 440	60 475
Employé commercial (hôtesse d'accueil) (b)	34 420	»	»
Agent des services commerciaux (trafic, réservation, comptoir)	40 330	48 045	57 205

(a) Les ouvriers professionnels sont promus ouvriers professionnels qualifiés (OP 2) avant d'atteindre dix ans d'ancienneté.

(b) Les employés des services commerciaux sont généralement promus agents des services commerciaux avant d'atteindre dix ans d'ancienneté.

2. Rémunérations globales annuelles du personnel navigant.

Année 1976.

Cinq, dix, vingt-cinq ans d'ancienneté.

SPÉCIALITÉS (a)	ÉCHELONS	CLASSES	TYPE d'avion (b).	CINQ ANS d'ancienneté.	DIX ANS d'ancienneté.	VINGT-CINQ ANS d'ancienneté.
CDB	C 5	5	Caravelle.	»	233 600	»
CDB	C 10	2	B. 707	»	»	307 000
CDB	C 10	1	B. 747	»	»	364 000
OPL	C 4	2	B. 727	204 200	»	»
OPL	C 10	1	B. 747	»	»	271 200
OMN	C 4	4	B. 727	169 800	»	»
OMN	C 6	2	B. 707	»	198 400	»
OMN	C 10	1	B. 747	»	»	241 200
ONAV	C 10	»	B. 707	»	»	249 800
ORN	C 10	»	B. 707	»	»	210 600
Stewart	4	2	Tous types d'avion.	66 800	»	»
Stewart	5	1	Tous types d'avion.	»	73 000	»
Stewart	10	Hors class.	Tous types d'avion.	»	»	91 400
Chef de cabine	4	2	Tous types d'avion.	84 000	»	»
Chef de cabine	5	1	Tous types d'avion.	»	93 900	»
Chef de cabine	10	1	Tous types d'avion.	»	»	108 700

- (a) CDB (commandant de bord).
 OPL (officier pilote).
 OMN (officier mécanicien navigant).
 ONAV (officier navigateur).
 ORN (officier radio navigant).

(b) La situation du personnel navigant sur Concorde est actuellement la même que sur Boeing 747.

Il convient de préciser que ces rémunérations tiennent compte, pour une large part, du niveau d'activité (nombre d'heures de vol) qui dépend de la spécialité et du type d'appareil.

SECTION 2

Air-Inter.

§ 1. SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE

Air-Inter a poursuivi en 1976 le **redressement de sa situation financière** amorcé en 1975. Après les difficultés rencontrées en 1974 (déficit de 12 millions de francs), les exercices 1975 et 1976 ont été bénéficiaires respectivement de 12 millions de francs et de 15,7 millions de francs (après impôts sur les sociétés). Ce redressement provient principalement de la reprise du trafic (+ 11,6 % en 1975 et + 12 % en 1976) et de la modernisation de la flotte de la compagnie avec l'introduction des 10 avions Mercure 100 dont les livraisons se sont échelonnées de juin 1974 à décembre 1975 et d'un premier Airbus en novembre 1976 ; sauf événement imprévu (1), l'exercice 1977 devrait lui aussi être bénéficiaire à un niveau de l'ordre de celui enregistré l'an dernier.

Pour l'exercice 1978, les prévisions actuelles de la compagnie permettent également d'envisager un résultat positif, avec une progression de l'activité de l'entreprise de 7,8 %.

Il convient d'observer que les bénéfices enregistrés par Air-Inter ne représentent qu'un faible pourcentage de son chiffre d'affaires (de l'ordre de 1 %) et que ses résultats sont très sensibles à la conjoncture économique.

Pour assurer le renouvellement de sa flotte, Air-Inter a dû procéder au cours de ces dernières années à un **important effort d'investissements**. De 1974 à 1976 inclus, le montant total des investissements s'est élevé à 717 millions de francs et a porté le total des immobilisations brutes de l'entreprise à plus d'un milliard de francs ; dans le même temps la compagnie a emprunté 438 millions de francs, ce qui représente 61 % du financement de ces investissements.

Les immobilisations prévues dans les prochaines années sont en partie déjà fixées dans leurs dates et leurs montants : acquisition de 3 Airbus déjà commandés, livrables au cours de 1978 et 1979

(1) En particulier il est trop tôt pour apprécier l'incidence de la grève des pilotes liée au plafonnement des rémunérations élevées.

et représentant plus de 320 millions de francs ; s'y ajouteront également d'autres opérations encore imprécises quant à leur date et à leur coût : la commande de deux Airbus supplémentaires et le remplacement des Caravelle, qui aura lieu dans les années 1980 et représentera une somme supérieure au milliard de francs.

Ces besoins conduisent la compagnie à **prévoir des capacités d'autofinancement importantes** : ainsi la marge brute d'autofinancement s'est élevée à 112 millions de francs en 1975, à 137 millions de francs en 1976 et devrait atteindre, cette année, un montant supérieur à celui de 1976.

§ 2. LE COUT DU MERCURE

a) *Prix de revient.*

Les dix appareils Mercure 100 exploités actuellement par la Compagnie Air-Inter lui ont été vendus à un prix (40,6 millions de francs) établi de telle sorte qu'il assure à la compagnie un coût d'exploitation de ces avions identique à celui des appareils concurrents. La différence entre ce prix et le prix de revient a été entièrement supportée par la société des Avions Marcel-Dassault - Breguet Aviation.

Il est difficile, à l'heure actuelle, de définir un coût d'entretien significatif des avions Mercure 100 qui, sur ce plan, sont encore récents pour la compagnie. L'entretien d'un avion s'exécute en effet suivant un cycle relativement long (comprenant en particulier des grandes visites) qui n'a pas encore été bouclé par Air-Inter. Par ailleurs ce type de travail donne lieu à une diminution du temps d'exécution au bout de quelques années grâce à l'expérience acquise ; du point de vue de l'entretien les premières années ne peuvent donc être pleinement représentatives.

Cependant le coût d'entretien du Mercure 100 est certainement supérieur à celui des appareils concurrents en raison de la limitation de la série à dix appareils qui entraîne un surcoût important sur les pièces de rechange. Le protocole d'accord entre l'Etat, la Compagnie Air Inter et la société des Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation relatif à l'exploitation des dix Mercure qui a pour but d'assurer une exploitation normale de ces dix avions compense, en particulier, le surcoût des rechanges.

b) Les compensations à la charge de l'Etat.

Le Protocole d'accord conclu le 25 avril 1974 entre l'Etat, la Compagnie Air-Inter et la société des Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation, relatif à l'exploitation de dix avions Mercure, a pour objet de définir l'aide apportée par l'Etat et les rôles respectifs des deux sociétés, pour compenser les inconvénients techniques et financiers dus à la limitation de la fabrication du Mercure 100 aux dix appareils d'Air-Inter. **Ce protocole comporte les trois volets suivants :**

1. Compensation du surcoût des pièces de rechange entraîné par la limitation de la série.

Les rechanges sont divisés en deux catégories : ceux qui sont propriété industrielle de la société AMD-BA et les autres. La garantie obtenue de l'Etat est assurée à l'intérieur de deux plafonds, le premier correspond à la dépense totale cumulée, estimée pour une exploitation normale avec des rechanges à des prix comparables à ceux de la concurrence, le deuxième est cette dépense totale cumulée, estimée pour une flotte et une série réduite à dix exemplaires.

L'aide de l'Etat est forfaitaire. Elle correspond à la différence entre les deux plafonds et concerne l'ensemble des rechanges. Pour sa part, la société AMD-BA prend à sa charge l'excédent par rapport au deuxième plafond du montant des rechanges dont elle a la propriété industrielle.

En ce qui concerne les autres rechanges, Air-Inter négocie elle-même leurs prix avec les industriels, l'Etat et la société AMD-BA s'engageant à lui fournir toute l'aide nécessaire pour mener les négociations à bien ; il est précisé également qu'Air-Inter prend à sa charge l'excédent, par rapport au deuxième plafond, du montant de ces autres rechanges.

2. Compensation dans certaines limites, des pertes d'exploitation dues à des immobilisations anormales des Mercure.

3. Compensation, dans certaines limites, des pertes occasionnées par les modifications ordonnées ou approuvées par les services officiels et non demandées par Air Inter. Cette compensation a pour objet de ramener le prix de ces modifications aux prix normaux calculés pour une série de 300 appareils.

En application de ces dispositions, **la charge financière pour l'Etat**, de 1974 à 1976, s'est élevée à :

— 59 millions de francs au titre de la compensation du surcoût des rechanges (58 millions de francs inscrits en 1974 et 1 million de francs inscrit au collectif de 1975) ;

— 9 millions de francs au titre de la compensation partielle des pertes d'exploitation dues à des immobilisations anormales (inscrite à la loi de finances pour 1976).

Pour 1977, la dotation inscrite dans la loi de finances était de 17,86 millions de francs.

Les crédits demandés pour 1978 s'élèvent à 20,82 millions de francs.

Notes complémentaires.

(Réponses du Gouvernement à des questions
du rapporteur spécial.)

I. — PROGRAMME D'INVESTISSEMENT D'AIR INTER

Le programme d'investissement ci-dessous fait apparaître pour la période 1978-1982 un total de 693,9 millions de francs pour les avions et pièces de rechange et de 97,7 millions de francs pour les investissements au sol, soit, globalement, 791,6 millions de francs.

La part essentielle de ce programme est représentée par trois Airbus A 300 B 2 qui font actuellement l'objet de commande ferme. Il ne tient cependant pas compte des conclusions du groupe de travail créé à la demande du Premier Ministre sur la coopération entre Air France et Air Inter et en particulier de l'augmentation du nombre des Airbus à commander (5 au lieu de 3).

Plan d'investissement 1978-1982.

	1978	1979	1980	1981	1982
	(En millions de francs.)				
<i>Besoins :</i>					
Avions et rechanges	309,7	51,2	287,8	11,5	53,7
Investissements au sol	15	13,2	31	19,7	18,8
Remboursement des emprunts ...	57,7	66,3	69,8	87	87,1
Total besoins	382,4	130,7	388,6	118,2	139,6
<i>Ressources :</i>					
Report année précédente	100	11	44,9	33,1	120,6
Cash flow net	139,3	152,9	149,9	191	177,9
Subvention d'équipement	10,4	11,7	13,1	14,7	16,5
Crédit Airbus	143,7	»	213,8	»	»
Total ressources	393,4	175,6	421,7	238,8	315

II. — FLOTTE D'AIR INTER ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

A. — Composition actuelle de la flotte.

Types d'appareils :	Nombre.
Airbus A 300 B 2 (280 sièges).....	2
Mercure 100 (150 sièges).....	10
Caravelle XII (123 sièges).....	5
Caravelle III (99 sièges).....	16
Fokker 27-500 (49 sièges).....	9
Total	42

B. — Perspectives d'évolution.

La Compagnie a passé commande d'un Airbus A 300 B 2 livrable en février 1978 et des négociations sont en cours pour l'achat de deux autres Airbus livrables en septembre 1978 et février 1979.

Le plan de financement à moyen terme d'Air Inter comprend, d'autre part, une provision d'investissement correspondant à l'acquisition de deux autres appareils à l'horizon 1980-1981.

En ce qui concerne le remplacement de la Caravelle, aucune décision n'est prise actuellement, ce problème étant lié à la politique nationale de construction aéronautique.

III. — CONSOMMATION DE CARBURANT DES AVIONS D'AIR INTER (Année 1976.)

APPAREILS	CONSOMMATION (en litres) par passager (1).		DEPENSES EN FRANCS par passager (1).	
	Sièges offerts.	Sièges occupés.	Sièges offerts.	Sièges occupés.
Airbus (2).....	27,5	49,2	20,40	36,58
Mercure	29,0	42,4	20,47	29,94
Caravelle XII.....	33,7	52,0	23,59	36,41
Caravelle III.....	44,1	70,7	31,13	49,86
Fokker	20,6	35,0	14,95	25,42

(1) Passagers payants sur vols réguliers et supplémentaires.

(2) Chiffres peu significatifs du fait de la mise en service du premier Airbus dans le courant du mois de novembre 1976.

IV. — SITUATION DE L'EMPLOI A AIR INTER

Le tableau suivant fait ressortir l'évolution des effectifs par grandes catégories depuis 1975 ainsi que les prévisions pour 1978.

DATE	PERSONNEL navigant technique.	PERSONNEL navigant commercial.	PERSONNEL au sol.	TOTAL
Au 1 ^{er} janvier 1976.....	540	472	3 285	4 297
Au 1 ^{er} janvier 1977.....	554	501	3 455	4 510
Au 30 juin 1977.....	552	511	3 513	4 576
Au 1 ^{er} janvier 1978 (estimations)..	552	520	3 530	4 602

V. — REMUNERATIONS MOYENNES DES PERSONNELS D'AIR INTER

Les rémunérations moyennes annuelles des diverses catégories de personnels d'Air Inter ont été, en 1976, les suivantes.

	Francs.
Personnel au sol :	—
Cadres	94 826,22
Techniciens, agents de maîtrise.....	58 759,33
Ouvriers, employés	42 949,41
Personnel navigant :	
Personnel navigant technique.....	229 630,89
Personnel navigant commercial.....	66 997,79

SECTION 3

L'application des directives du Gouvernement relatives à la coopération entre Air France et Air Inter.

Alors que le Gouvernement est saisi des conclusions tirées par les deux compagnies des directives énoncées dans le discours du Premier Ministre au dernier salon du Bourget, votre rapporteur voudrait faire rapidement le point sur ce dossier.

§ 1. DÉFINITION DES BESOINS DES DEUX COMPAGNIES EN CE QUI CONCERNE L'AVION NOUVEAU

S'agissant du projet d'avion nouveau moyen courrier doté de deux moteurs CFM 56, Air France et Air Inter ont soumis au Gouvernement leurs souhaits. Il s'agit là d'une réflexion de caractère assez général et qui doit impérativement déboucher sur une concertation avec les constructeurs.

Notons, à ce sujet, que la définition du poste de pilotage peut soulever des difficultés avec le personnel navigant attaché au principe du pilotage à trois, alors que des compagnies étrangères pratiquent sur les vols court ou moyen courriers le pilotage à deux.

§ 2. ACCROISSEMENT DU NOMBRE DES AIRBUS SUR LES RÉSEAUX D'AIR FRANCE ET D'AIR INTER

a) Air France pourrait exploiter dix-huit Airbus en 1980-1981 au lieu des quatorze initialement prévus.

Cette augmentation de sa flotte gros porteurs devrait lui permettre de réduire de vingt à treize le nombre de Boeing 737 dont elle estimait nécessaire de disposer à cette époque.

Mais la réduction de fréquences qui résultera de cette opération, face à des concurrents équipés d'avions de plus petits modules, est susceptible d'entraîner un préjudice commercial de l'ordre de 40 à 45 millions de francs.

b) **Air Inter** pourrait, en 1980-1981, exploiter **sept Airbus** de type **B2** au lieu des **cinq** initialement prévus, moyennant un certain nombre de conditions concernant la mise en service du TGV (train à grand vitesse), la reconduction du protocole avec l'Etat et la convention avec Air France et l'obtention de prix et de modalités de financement au moins équivalentes à celles des cinq premiers avions.

§ 3. ETUDE D'UN ÉCHANGE D'APPAREILS ENTRE LES DEUX COMPAGNIES

Dans la mesure où les Caravelle 12 constituent un handicap moins grave que les Caravelle 3, on aurait pu concevoir un transfert à Air France des Caravelle 12 d'Air Inter accompagné d'un transfert en sens inverse de Caravelle 3.

Mais, Air Inter ne disposant que de cinq Caravelle 12, il eût été nécessaire de racheter les sept appareils exploités par la compagnie danoise Sterling qui en réclamait un prix jugé exorbitant.

Il ne restait donc plus qu'à étudier le **transfert à Air France des dix Mercure d'Air Inter qui aurait reçu, en retour, quinze Caravelle 3.**

Il résulte des calculs portés à la connaissance de votre rapporteur que le coût de cette opération se traduisait pour l'ensemble des deux compagnies par **une perte nette de l'ordre de 125 millions de francs par an**, ce qui est évidemment prohibitif. Au surplus, cette évaluation ne tient pas compte de deux inconvénients majeurs :

— la **difficulté d'organiser l'assistance au Mercure 100** dans les escales internationales en raison de la **spécificité de l'appareil** ;

— les **limitations** que risquerait de rencontrer l'exploitation du Mercure 100 sur les escales étrangères, compte tenu de la réglementation anti-bruit qui sera sans doute applicable dans les années 1980 en Europe, et qui interdira l'emploi du Mercure 100 à **56 tonnes**, entraînant ainsi une réduction des performances de l'appareil.

§ 4. LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Air Inter apporte son activité Charter à Air Charter International, filiale d'Air France, dont Air Inter devient à son tour actionnaire (à 20 %), et dispose à ce titre de deux sièges sur douze au conseil d'administration.

Air Inter et Air France s'interdisent toute activité charter propre.

Les disponibilités d'Air Inter en la matière ne sont pas négligeables puisqu'elles s'élèvent à 4 000 heures/an d'équivalent Caravelle alors qu'Air Charter International réalisait 15 000 heures/an d'équivalent Caravelle.

§ 5. LA DESSERTE DE ROISSY PAR AIR INTER

En 1976, Air Inter assurait au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle les quatre liaisons suivantes :

— Lyon : 3 services quotidiens effectués en Caravelle III (99 sièges) ;

— Marseille : 2 services quotidiens effectués en Caravelle III ;

— Bordeaux : 2 services quotidiens effectués en Caravelle III, dont un jumelé avec Toulouse ;

— Toulouse : 2 services quotidiens effectués en Caravelle III dont un via Bordeaux.

A l'occasion des programmes hiver 1976-1977 et été 1977, la compagnie intérieure a amélioré les liaisons Roissy—Lyon et Roissy—Marseille : les trois services quotidiens Roissy—Lyon sont désormais assurés en Caravelle XII (128 sièges) à la place de Caravelle III (99 sièges) ; la liaison Roissy—Marseille est assurée à raison de trois services quotidiens en Caravelle III au lieu de deux. Par ailleurs, Air Inter a ouvert deux nouvelles liaisons : Roissy—Mulhouse et Roissy—Strasbourg, qu'elle exploite en Fokker 27 (49 sièges) à raison d'une fréquence par jour. Enfin, les liaisons Roissy—Bordeaux et Roissy—Toulouse ont été jumelées et sont assurées à raison de deux fréquences par jour en Caravelle III.

Au total, la Compagnie Air Inter assurait en octobre 1977, au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle, la desserte quotidienne des six villes de province suivantes : Bordeaux, Lyon, Marseille, Mulhouse, Strasbourg et Toulouse. Elle évaluait la perte réalisée sur ces dessertes à 34 millions de francs.

A la suite des négociations avec Air France, Air Inter a accepté :

— de découpler progressivement les dessertes de Bordeaux et Toulouse à partir de Roissy ;

— d'adjoindre Tarbes (par couplage avec Bordeaux), Nantes et Montpellier aux villes desservies au départ de Roissy.

Air France désire obtenir d'autres dessertes et il est souhaitable qu'au fur et à mesure de l'évolution du trafic, les deux compagnies poursuivent leurs discussions et approfondissent, cas par cas, l'analyse de la situation.

Le problème de la desserte de Roissy est sans aucun doute une pomme de discorde entre Air France et Air Inter. On comprend d'ailleurs que, **la clientèle d'Air Inter étant en majorité parisienne** (et habitant le plus souvent au Sud et à l'Ouest de Paris) **et n'étant pas concernée dans son écrasante majorité par les problèmes de correspondance** (1), elle ait une préférence marquée pour la plateforme d'Orly.

On pourrait alors se demander s'il vaut mieux renforcer la desserte de Roissy par Air Inter ou *transférer à Roissy telle ou telle compagnie étrangère concurrente d'Air France*.

A dire vrai, **les conclusions que l'on peut tirer de l'étude réalisée par Air Inter sur ses passagers en correspondance** ne permettent pas de tirer de conclusion évidente en ce qui concerne l'aptitude de la Compagnie intérieure à attirer un supplément de trafic à Air France.

On peut toutefois remarquer que si, globalement, la moitié exactement des passagers d'Air Inter en correspondance internationale poursuivent leur voyage sur Air France ou sur UTA, il existe un écart notable entre les vols long-courriers (72 % des passagers d'Air Inter empruntant Air France ou UTA) et les vols

(1) 11 % seulement des passagers de lignes Paris—province sont en correspondance, dont 7 % en correspondance internationale ; en outre, la plupart des passagers en correspondance internationale passent au moins une journée à Paris (20 % d'entre eux seulement sont en correspondance directe).

moyen-courriers (où la part d'Air France tombe à 38 %). De fait, c'est sur les vols à destination de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne qu'Air France est dans la situation la plus défavorable (Alitalia, Swissair et Lufthansa sont implantées à Orly).

Mais, pour tirer des conclusions plus assurées, il faudrait connaître également la répartition entre les compagnies des passagers qui commencent leur voyage à Paris car la préférence donnée aux compagnies étrangères peut aussi tenir à divers facteurs, par exemple à la commodité des horaires.

On a parfois l'impression, en examinant ces problèmes, que trois entreprises publiques (Air France, Air Inter et Aéroport de Paris) ont des intérêts quelque peu divergents que seul l'accroissement du trafic peut concilier.

Note complémentaire :

PASSAGERS EN CORRESPONDANCE SUR LES LIGNES D'AIR INTER

(Extrait de « la lettre mensuelle d'Air Inter » d'octobre 1977.)

Un dossier établi à partir d'un sondage effectué au mois de juin et portant sur 200 000 coupons Air Inter a été constitué par le service « Environnement et Concurrence », faisant le point sur les problèmes de correspondances internationales et domestiques sur les lignes radiales de la Compagnie. Il en ressort des indications intéressantes :

— le volume des correspondances d'Air Inter représente 11 % du trafic radial (environ 500 000 passagers par an), dont 7 % en correspondance internationale. L'Amérique du Nord pour les long-courriers et l'Allemagne pour les moyen-courriers sont les pays de destination finale les plus fréquentés ;

— Air Inter assure l'essentiel des correspondances domestiques (14 % pour les compagnies régionales).

En ce qui concerne les correspondances internationales :

— 45,5 % sont assurées par Air France (60 % des long-courriers et 38 % des moyen-courriers) ;

— 4 % sont assurées par UTA (12 % des long-courriers) ;

— 50,5 % sont assurées par les compagnies étrangères (28 % des long-courriers et 62 % des moyen-courriers).

La position d'Air France sur les axes moyen-courriers est variable en fonction de l'implantation à Roissy ou à Orly de la compagnie étrangère concurrente.

On remarque que l'essentiel des correspondances internationales est concentré sur quelques lignes : Lyon, Marseille, Bordeaux et Toulouse assurent près de deux tiers des correspondances internationales (63,7 % dont 66 % pour les seules destinations long-courriers).

28 % des correspondances internationales d'Air Inter s'acheminent actuellement via Charles-de-Gaulle. La part long-courriers s'acheminant via Charles-de-Gaulle directement est de 40 % (58 % sur l'Amérique du Nord, 52 % sur l'Asie).

Les résultats sont moins bons sur les moyen-courriers : 21 % (35 % sur la Grande-Bretagne, 14 % seulement sur l'Allemagne).

Des statistiques de ventes d'Air Inter nous fournissent en outre de nombreux renseignements sur l'évolution des taux de correspondances ; en ce qui concerne les correspondances internationales, le pourcentage de clientèle d'Air Inter en correspondance sur l'étranger a évolué de la manière suivante :

1967 : 10,6 % ;

1969 : 10,1 % ;

1973 : 8,2 % ;

1975 : 7,4 % ;

1976 : 6,8 %.

Deux raisons essentielles expliquent cette évolution :

— un comportement du trafic domestique meilleur que celui du trafic international ;

— le développement des liaisons province-étranger qui a amputé une partie importante des correspondances moyen-courriers.

SECTION 4

Aéroport de Paris.

§ 1. EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DE L'AIDE DE L'ÉTAT

Aéroport de Paris envisage le **retour à l'équilibre de ses comptes dès 1978**, compte tenu des hypothèses actuellement retenues en matière d'évolution des tarifs et des prix.

Avant allègement des charges financières, le solde d'exploitation passerait de — 62,8 millions de francs en 1976 à — 22,7 millions en 1977 et à 0 en 1978.

La gestion de l'établissement est marquée :

- par une stricte limitation des programmes d'investissement qui a conduit en 1974 à remettre en cause le programme de l'aérogare n° 2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Les investissements, qui ont représenté 95 % du chiffre d'affaires en moyenne, dans les premières années de la décennie 1970-1980, sont maintenant ramenés à un taux inférieur à 25 % qui ne devrait pas être dépassé à l'avenir :

— par une maîtrise des dépenses d'exploitation. Les dépenses d'énergie sont stabilisées en francs courants depuis 1973 et il en est de même des frais généraux, ce qui traduit une nette réduction en volume de ces dépenses ;

- par une politique commerciale dynamique. Grâce à la mise en service de l'aéroport Charles-de-Gaulle et à un effort de promotion, le fret en transit est passé en deux ans de 33 % à 50 % du total. Le chiffre d'affaires de la coopération technique est passé en quelques années de 2 à 3 millions de francs par an à 39 millions de francs en 1976. Une promotion active a également permis d'accroître sensiblement les recettes domaniales (+ 30 % en 1976). L'activité d'assistance aéroportuaire se développe favorablement.

L'effort de l'établissement a été accompagné de la part de l'Etat :

— par un apport en capital qui, depuis 1974, a représenté 30 % des besoins de financement de l'établissement ;

— par des allègements de charges financières comprenant, de 1974 à 1976, une réduction de charge de 48 millions de francs et un différé de paiement de 107 millions de francs.

Investissements et aides de l'Etat de 1972 à 1977.

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
	(En millions de francs courants.)					
Investissements réalisés (T. T. C.).....	632	631	374	366	174	186
Aide de l'Etat.....	305	329	285	330	160	140
Subvention d'exploitation (1).....	10	9	9	10	10	10
Dotation en capital.....	95	95	100	150	100	80
Prêt FDES.....	200	225	120	120	»	»
Allègement des frais financiers (2).....	»	»	56	50	50	50
— réduction du taux d'intérêt de la dotation en capital.....	»	»	(14)	(15)	(19)	(23)
— différé de paiement des intérêts.....	»	»	(42)	(35)	(31)	(22)

(1) Cette subvention correspond pour une part aux services fournis par Aéroport de Paris aux administrations publiques et non directement rémunérés et pour une autre part à une participation aux charges des aérodromes secondaires.

(2) Cet allègement, justifié par le volume excessif des frais financiers, qui résulte d'une mauvaise structure de financement des investissements au cours de la période de réalisation de l'Aéroport Charles de Gaulle (financement à 75 % par emprunts), correspond d'une part à une réduction de 5 à 1 % du taux d'intérêt des dotations en capital et pour une autre part à un différé de paiement des intérêts relatifs à certains emprunts FDES (différé de trois ans suivi d'un paiement échelonné sur cinq ans).

§ 2. LE PLAN DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissement d'Aéroport de Paris est limité au strict nécessaire et évite toute anticipation importante des dépenses.

C'est ainsi que les programmes d'investissements des années 1976 et 1977 sont particulièrement bas.

La croissance prévue pour le trafic (+ 8 % par an en moyenne) implique une remontée des investissements au cours des années suivantes, comme l'indiquent les chiffres de dépenses portés sur le tableau ci-après.

L'opération la plus importante est la construction de l'aérogare n° 2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le souci d'adapter très étroitement les capacités d'accueil à l'évolution du trafic a conduit à programmer une mise en service échelonnée des deux premiers modules de cette aérogare entre 1981 et 1983.

En ce qui concerne les modalités de financement de ce programme, le tableau ci-après présente, à la suite des chiffres arrêtés pour 1976 et 1977, les propositions d'Aéroport de Paris pour les années suivantes. La marge brute d'autofinancement devait couvrir une part importante des besoins de financement (au moins 30 %). Par ailleurs, Aéroport de Paris aurait souhaité que les apports en capital de l'Etat représentent 30 % de ses besoins de financement.

Propositions d'Aéroport de Paris.

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	Resultats.		(1)	Plan d'entreprise			
En millions de francs courants.							
Crédits de paiements :							
Investissements	159	183	255	432	577	634	771
Intérêts intercalaires	15	3	3,5	14	21	22	29
Total	174	186	258,5	446	598	656	800
Remboursement d'emprunt	97	108	119,5	122	126	126	129
Total	271	294	378	568	724	782	929
Financement .							
Marge brute d'autofinancement	296,5	237	215	258	326	373	426
Dotation en capital	100	80	70	118	157	172	210
Divers	8	7	7	12	13	14	15
Emprunts	•	•	35	111	146	134	168
T. V. A. récupérable	19,5	24	31	54	75	82	101
Total	334	348	358	563	717	775	920
Reconstitution du fonds de roulement	63	54	•	•	•	•	•
Diminution du fonds de roulement	•	•	20	5	7	7	9
Total général	271	294	378	568	724	782	929

(1) Comme il est indiqué ci-après, les premières propositions d'Aéroport de Paris pour 1978 ont dû être modifiées.

§ 3. LES CONTRAINTES BUDGÉTAIRES DE 1978

Il n'a pas été possible, dans le cadre du projet de loi de finances pour 1978, de satisfaire entièrement les demandes d'Aéroport de Paris : la dotation en capital ne sera que de 40 millions de francs (au lieu de 70) et il n'y aura pas de prêt du FDES (alors que 35 millions étaient prévus). L'établissement a donc modifié comme suit ses prévisions pour 1978 :

	PREVISIONS initiales.	PREVISIONS rectifiées.
En millions de francs.)		
Marge brute d'autofinancement	215	235
Dotation en capital	70	40
Divers	7	6
Prêts du FDES.....	35	0
TVA récupérable.....	31	31
Diminution du fonds de roulement	20	57
Total	378	369

Il faut espérer que la contraction des concours de l'Etat ne compromettra pas un retour à l'équilibre dont la remise en cause aurait sûrement un effet démobilisateur sur le personnel.

§ 4. QUELQUES PRÉOCCUPATIONS D'AÉROPORT DE PARIS

L'un des principaux soucis des responsables d'Aéroport de Paris est d'assurer sans trop de heurts la « soudure » avec la mise en service de l'aérogare n° 2 de Roissy, qui sera progressivement réalisée entre 1981 et 1983. Leur crainte est que l'image de marque désormais satisfaisante de l'aéroport Charles-de-Gaulle n'entraîne un transfert trop rapide des compagnies d'Orly sur Roissy, ce qui provoquerait à la fois une sous-utilisation de la première plate-forme et une saturation de la deuxième. Cela compromettrait le freinage des investissements dont dépend le retour à l'équilibre financier de l'établissement.

C'est pourquoi Aéroport de Paris souhaite pouvoir *intervenir dans les décisions concernant la répartition des compagnies* entre les deux plates-formes et dans la concertation qui a lieu entre Air France et Air Inter au sujet de la desserte de Roissy.

S'agissant du partage des charges financières entre l'utilisateur et la collectivité publique, Aéroport de Paris souhaiterait :

1° Que l'utilisateur finance les investissements de renouvellement et participe dans une certaine mesure au financement des instruments de développement (un taux d'autofinancement net de l'ordre de 30 % devrait permettre d'atteindre cet objectif) :

2° Que l'Etat participe au financement des investissements dans une proportion du même ordre sous forme d'un apport en capital portant intérêt au taux de 5 %.

Ces diverses préoccupations sont au centre des négociations relatives à un **éventuel contrat d'entreprise** à passer entre l'Etat et Aéroport de Paris.

Notes complémentaires.

*(Indications fournies en réponse à des questions
du rapporteur spécial.)*

I — EVOLUTION DES EFFECTIFS D'AEROPORT DE PARIS

	1973	1975	1977
Exécution	1 098	2 178	2 202
Maîtrise	1 733	1 947	2 031
Cadres	408	416	412
Chefs de département et directeurs.	35	34	32
Total	4 174	4 575	4 677

II — NIVEAU DES REMUNERATIONS A L'AEROPORT DE PARIS

A. — Structure de rémunération :

La structure de rémunération des agents d'aéroport de Paris telle que définie par le statut du personnel comprend les éléments suivants :

- le traitement de base ;
- une prime d'assiduité (agents « non cadre ») ;
- un 13^e mois (versé en décembre) ;
- une indemnité complémentaire (versée en juin) ;
- une prime uniforme ;
- une gratification de fin d'année (agents « cadre »).

Peuvent s'ajouter à ces éléments d'autres éléments, fonctions de la situation personnelle de l'agent (supplément familial), de son poste de travail (primes pour sujétions professionnelles), de son ancienneté dans l'établissement, etc. Enfin, les agents en service continu ou semi continu perçoivent des majorations pour heures supplémentaires et heures décalées conformément au Code du travail

B. — Rémunérations moyennes par catégories de personnel :

Les rémunérations moyennes brutes mensuelles, par catégories indiquées ci-dessous, ont été calculées :

- sur les bases économiques du 1^{er} avril 1977 ;
- en prenant en compte les éléments indiqués ci-dessus :
 - agent d'exécution 3 026 F par mois ;
 - agent de maîtrise 4 420 F par mois ;
 - cadre 8 402 F par mois ;
 - cadre dirigeant 14 540 F par mois.

L'ancienneté moyenne dans l'établissement était, au 1^{er} avril 1977, de 8,78 années

III — NIVEAUX COMPARES DES REDEVANCES AEROPORTUAIRES

Les réglementations et les structures de tarification des principaux aéroports européens présentant des différences sensibles, la comparaison directe des taux unitaires n'est pas représentative du niveau de tarification pratiqué.

On a donc recherché, pour l'étude comparative des redevances aéronautiques, une méthode 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.

Cette étude n'a pu être menée complètement que pour l'Aéroport de Paris et la méthode, utilisant des informations statistiques assez fines, a consisté à prendre pour base le trafic d'Aéroport de Paris de l'année 1976 avec ses caractéristiques essentielles et à appliquer à ce trafic type les taux des redevances en vigueur à la date du 1^{er} avril 1977 sur les autres aéroports. Le classement s'effectue ainsi par comparaison des recettes théoriques globales nouvelles qui résultent de ces opérations :

AEROPORT	TOTAL des redevances.	POURCENTAGE par rapport à Paris.
Amsterdam (1).....	398 580	1 03
Bruxelles	467 020	1 21
Copenhague	369 940	0 96
Francfort	422 060	1 16
Paris (2).....	386 960	1
Vienne	468 000	1 21
Zurich (3).....	352 420	0 91

Il convient de noter que les comparaisons sont rendues difficiles en raison des importantes variations de change des monnaies nationales qui se sont amplifiées au cours de ces dernières années.

1) Dont 49,4 millions de francs reversés à l'Etat (navigation aérienne d'aéroport).

2) Dont 34,6 millions de francs reversés à l'Etat (indemnités du personnel technique de l'aviation civile).

3) Dont 47,1 millions de francs reversés à l'Etat (navigation aérienne d'aéroport).

IV. — LE DEVELOPPEMENT DE LA COOPERATION TECHNIQUE A L'AEROPORT DE PARIS

La coopération technique est, pour l'Aéroport de Paris, une activité ancienne, mais qui, jusqu'à ces dernières années, était restée limitée.

Un effort important de développement a été entrepris, qui a permis de porter le chiffre d'affaires de 3 millions de francs à 12 millions en 1974, 33 millions en 1975 et 38 millions en 1976. L'Aéroport de Paris se situe ainsi, selon *Le Monde* du commerce international (MOCI) aux tous premiers rangs des entreprises françaises exportatrices, dans le domaine « Etudes techniques, ingénierie, entreprise générale, conseil et assistance ».

Le développement de cette activité répond à deux objectifs principaux :

— rechercher pour l'établissement des activités complémentaires se substituant à des activités traditionnelles qui ont connu, du fait du ralentissement du rythme de développement du trafic aérien, une certaine pause, se traduisant par le différé de certains grands investissements (seconde aérogare de Roissy-Charles-de-Gaulle). En d'autres termes, fournir du travail au bureau d'études d'Aéroport de Paris. Cet objectif a été atteint, et si de 1973 à 1976, le pourcentage d'activités consacré aux investissements est tombé de 70 à 35 %, dans le même temps le pourcentage d'activités consacré à l'ingénierie pour tiers et à la coopération technique est passé de 5 % à 43 % ; le « relais » a donc été assuré et en 1976 la coopération technique représentait pour la Direction de l'Équipement une activité supérieure à celle nécessaire aux investissements de l'établissement ;

— contribuer à l'effort national d'amélioration de la balance commerciale en raison de l'effet d'entraînement d'Aéroport de Paris pour les entreprises françaises qui construisent et équipent des aéroports. Certes, le propre chiffre d'affaires de l'établissement au titre de la coopération technique est limité (mais il correspond à une « valeur ajoutée » élevée). Mais celui des entreprises françaises qui réalisent ou équipent les aéroports peut être beaucoup plus élevé. On peut citer comme exemples récents la participation d'entreprises françaises, comme titulaires de marchés, ou comme sous-traitantes, à la réalisation du nouvel aéroport d'Abu-Dhabi, la réalisation de réseaux de distribution de carburant (oléoréseaux) sur des aéroports soviétiques, etc.

Les principales interventions actuelles d'Aéroport de Paris se situent à Abu-Dhabi, Djakarta, Athènes, Dacca, Casablanca, Beyrouth, Mexico, en Malaisie, au Pakistan, au Nigeria, au Zaïre, etc. Des négociations sont en cours en Égypte, en Algérie, au Brésil, en Bolivie, en Equateur, etc.

V. — PROGRAMME DE SURETE. — LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

1. Organisation et programme d'action.

A la suite de la dix-septième session extraordinaire de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui s'est tenue du 16 au 30 juin 1970 à Montréal, une résolution a été prise aux termes de laquelle il était recommandé aux États membres de désigner une ou plusieurs personnes pour coordonner, à l'échelon national, les questions de sûreté du transport aérien.

A la suite de cette recommandation, un Comité national de sûreté a été créé sous la présidence d'un haut fonctionnaire nommé par le Ministre des Transports, et composé de représentants des Ministres signataires de l'arrêté.

Ce Comité national de sûreté de l'aviation civile a pour mission :

— d'élaborer et de proposer aux ministres intéressés toutes mesures et procédures destinées à assurer la sûreté du transport aérien ;

— de coordonner et de suivre l'action des comités locaux de sûreté d'aéroports ainsi que de provoquer toutes directives nécessaires ;

— d'étudier la suite à donner aux recommandations de l'OACI et de la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) et les suggestions à présenter à ces organismes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

— de donner un avis sur toutes les questions de sa compétence qui lui sont soumises par les Ministres intéressés ;

— d'examiner tous les cas d'urgence éventuels.

Parallèlement, l'Administration de l'aviation civile a créé des « comités locaux de sécurité aéroportuaire ». Compte tenu des dimensions de l'emprise d'Aéroport de Paris, cet établissement public a procédé à la création de trois comités de sûreté :

- l'un chargé des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Le Bourget ;
- l'autre de l'aéroport d'Orly ;
- le troisième ayant la charge de coordonner l'ensemble de l'action entreprise et d'élaborer une politique homogène.

Le Comité de sûreté d'Aéroport de Paris se réunit deux fois par an sous la présidence du Directeur général ou de son délégué. Les comités locaux de sûreté des aéroports se réunissent trois par an, sous la présidence des chefs de département Nord et Sud, responsables d'exploitation.

Sur propositions des comités locaux, entérinées par le Comité de sûreté d'Aéroport de Paris, organe coordonnateur, Aéroport de Paris établit annuellement, au cours du dernier trimestre, un programme chiffré des mesures souhaitées pour chacune des principales plates-formes, à mettre en application dans l'année à venir.

Ce programme est transmis aux préfets compétents (designés par arrêté du 1 février 1974, *Journal officiel* du 2 février 1974) pour approbation et à la Direction générale de l'aviation civile pour allocation des crédits correspondants.

2. Financement.

Au moment même où a été publiée la recommandation de l'OACI, Aéroport de Paris a estimé indispensable de prendre, sans tarder, certaines mesures destinées à sauvegarder la sûreté sur les aéroports dont il a la charge. Ces mesures concernent à la fois des modifications de procédures, des travaux de protection ainsi que l'étude et la mise en place d'équipements spécialisés.

Etant donné qu'à cette époque aucune décision n'avait été prise par les Pouvoirs publics quant au financement de cette action, Aéroport de Paris en a assumé la charge et demandant, toutefois, qu'une régularisation intervienne dans l'avenir.

Depuis 1970, les travaux et fournitures d'équipements n'ont pas cessé de croître et, depuis 1974, les Pouvoirs publics accordent à cet établissement un budget au vu des Propositions établies par le Comité de sûreté d'Aéroport de Paris (voir plus haut : Organisation et programme d'action).

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des mesures adoptées sur les trois aéroports et fait ressortir, à fin 1977, un montant de dépenses de l'ordre de 12 millions de francs, dont 8 millions de francs environ ont été remboursés par une dotation de l'Etat.

PLATE-FORME	COUT	DOTATION ETAT
Paris - Le Bourget	880 850	399 000
Paris - Orly	6 523 139	2 967 000
Paris - Charles-de-Gaulle	4 554 000	4 554 000
Totaux	11 957 989	7 920 000
Montant restant à la charge d'Aéroport de Paris	4 037 989	

VI — BILAN DES ETUDES ENTREPRISES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES

En 1977, Aéroport de Paris a entrepris ou poursuivi de nombreuses études appliquées relatives aux nuisances.

1 Dans le domaine des études de procédures et trajectoires de circulation aérienne, Aéroport de Paris, au sein d'un groupe de travail animé par la Direction de la navigation aérienne, a participé aux études de refonte du dispositif de circulation aérienne en région parisienne, avec deux objectifs principaux concernant la réduction des nuisances :

— rechercher des routes de départ à moindre nuisance, c'est à dire celles qui survolent un minimum d'agglomérations. Cette recherche est réalisée en concertation avec les élus locaux sous l'autorité des préfets ;

— rechercher des profils de montée et de descente aussi directs que possible afin que les avions soient toujours le plus haut possible.

Concrètement, ceci a donné lieu à l'expérimentation, dite « Plaine de France », d'une trajectoire de décollage de Roissy face à l'ouest, mise en service de nuit à titre expérimental. Cette expérimentation a été accompagnée d'une campagne de mesures de bruit et de trajectoires réalisée en collaboration avec le Service technique de la navigation aérienne.

De même, ont été étudiées et modifiées les trajectoires de départ d'Orly, et les zones d'attente à l'arrivée.

En ce qui concerne les trajectoires d'atterrissage, Aéroport de Paris a procédé au relevement des altitudes d'approche intermédiaires partout où cela était possible. Il a, par ailleurs, poursuivi en 1977 des essais portant sur la faisabilité d'approches selon un angle de descente de 4° (au lieu des 3° usuels), en collaboration avec le Service technique de la navigation aérienne, le Service de la formation aéronautique et du contrôle technique, l'Organisme du contrôle en vol et les Compagnies aériennes françaises.

2 Dans le domaine du contrôle des nuisances, Aéroport de Paris a engagé deux actions parallèles, au stade des études :

— suivi au radar des trajectoires des avions afin de vérifier la qualité du respect des procédures, les anomalies détectées faisant l'objet de rappels à l'ordre aux compagnies aériennes. Aéroport de Paris s'est doté des moyens nécessaires et a entrepris d'automatiser et de systématiser cet enregistrement des trajectoires, études qui devraient aboutir en octobre 1978. Elles ont été le thème du stand d'Aéroport de Paris au salon du Bourget 1977, autour d'une maquette de circulation aérienne et d'une présentation, en temps réel, du trafic de Roissy, sur écran radar :

— mesures de bruit automatiques dans l'environnement des aéroports. Les moyens ont été implantés en 1976 et leur utilisation fait l'objet d'études appliquées.

Aéroport de Paris, avec les moyens de mesure manuels dont il dispose a, en outre, réalisé un certain nombre de campagnes de mesures autour de ses aéroports à la demande des municipalités ou des préfets.

3 Au titre des actions complémentaires, il convient de noter :

— la participation, avec le Service technique de la navigation aérienne, à des mesures du bruit généré par les inverseurs de poussée ;

— la poursuite de la recherche effectuée, en collaboration avec les compagnies aériennes françaises, des modalités permettant la réalisation des essais moteurs au point fixe sans détérioration notable des conditions de l'environnement.