

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

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 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 32

Transports

II. - AVIATION CIVILE

IV. - MÉTÉOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Jean-François PINTAT.

[1] Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, René Chazelle, Pierre Croze, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moinet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7° législ.) : 1083 et annexes, 1165 (annexe n° 42), 1170 (tome XVII) et In-8°, 260.
Sénat : 94 (1982-1983)

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION.....	5
EXAMEN EN COMMISSION	7
AVANT-PROPOS.....	8
CHAPITRE I - PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1983.....	9
<i>I.- Evolution des crédits</i>	9
<i>II.- Principales mesures nouvelles.....</i>	11
CHAPITRE II LE TRANSPORT AERIEN.....	13
<i>I.- Air France.....</i>	15
1. La situation financière en 1981-1982 : une très forte dégrada- tion.	15
2. Le financement des investissements : un endettement excessif.	16
3. Le Concorde : vers un arrêt de l'exploitation ?	18
<i>II.- Le transport aérien intérieur.....</i>	19
1. Air Inter.....	19
a) une situation financière saine... ..	19
b) ...peu touchée par la mise en service du TGV	20
c) un partage déséquilibré des gains de productivité	20

2. Les compagnies régionales : une grande dépendance à l'égard des concours publics.	22
3. Pour une meilleure organisation du réseau intérieur.	22
CHAPITRE III - LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE	24
<i>I.- Evolution des crédits</i>	26
1. Une progression importante.	26
2. Deux actions prioritaires : l'Airbus et le CFM 56.	27
<i>II.- Le programme Airbus</i>	28
1. Aspects commerciaux : un tassement de la progression des ventes.	28
2. Aspects financiers : l'amorce des remboursements.	28
3. L'élargissement de la gamme par l'Airbus A 320 : un projet crédible dont le lancement est conditionné par la sélection d'un moteur.	30
<i>III.- Le programme de moteur CFM 56</i>	32
1. Aspects commerciaux : des perspectives favorables.	32
2. Aspects financiers : des concours importants.	33
3. Les choix à effectuer.	34
<i>IV.- Les autres programmes</i>	35
1. L'avion de transport régional ATR 42.	35
2. Les programmes d'hélicoptères de la SNIAS.	36
CHAPITRE IV - LES AEROPORTS	39
<i>I.- Evolution des crédits</i>	39
1. Une évolution difficile à apprécier.	40

2. Le surcoût du sinistre de l'aéroport de Nice.	41
3. La situation financière des aéroports de province.	42
II.- Aéroport de Paris	43
1. La situation financière en 1981.	43
2. Evolution prévisionnelle 1982-1986.	44
3. Les services rendus aux passagers : des améliorations et des projets.....	45
CHAPITRE V - LA SECURITE AERIENNE	46
I.- La navigation aérienne	46
1. Les crédits : une priorité maintenue.	47
2. Les principales mesures nouvelles : la poursuite des programmes engagés.....	48
3. Une interrogation : les modalités éventuelles de la reconnaissance du droit de grève.	49
II.- Formation aéronautique et contrôle technique	49
1. Les crédits pour 1983 : une reconduction.....	49
2. L'aide aux associations : un accroissement significatif.	50
CHAPITRE VI - LA METEOROLOGIE	52
1. Les crédits.	52
2. Le transfert à Toulouse.	53
3. Le programme Météosat.	54
4. Les projets d'amélioration du service rendu.	55
AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION	56

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

A. TRANSPORT AERIEN

1. Concorde :

La faible ampleur des économies résultant de la réduction du réseau Concorde conduit, une nouvelle fois, à s'interroger sur l'opportunité de poursuivre, à terme, l'exploitation de cet appareil.

2. Air France :

La dégradation de la situation financière d'Air France, causée principalement par l'évolution du trafic aérien international, est préoccupante. Les moyens actuellement envisagés pour couvrir le déficit et financer les investissements ne paraissent pas en mesure de préserver, à terme, la compétitivité de la Compagnie.

3. Transport aérien intérieur :

Il est souhaitable de favoriser une meilleure organisation du réseau aérien intérieur en se fondant sur les principes suivants : responsabilité des collectivités locales en concertation avec les compagnies aériennes, amélioration de la qualité du service et réduction des coûts par la coopération entre compagnies. En particulier, il apparaît préférable de favoriser, dans certains cas, les courtes liaisons vers des aéroports régionaux plutôt que de multiplier les liaisons coûteuses avec Paris.

4. Personnels navigants techniques :

La commission déplore les conditions de recours à la grève de certains personnels navigants techniques les 21 et 22 octobre 1982 qui ont ainsi manifesté une désinvolture totale à l'égard des usagers et d'un « service public de fait ».

B. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

L'inscription au budget 1983 de dotations en forte croissance n'apporte pas, en elle-même, de réponse à certaines interrogations.

1. Le programme Airbus A 320 :

Des décisions rapides sont indispensables pour réunir les conditions de lancement du programme Airbus A 320 qui, en tout état de cause, ne devrait s'effectuer que sur des perspectives commerciales sérieuses. En particulier, il conviendrait de sélectionner, dans les meilleurs délais, un moteur adapté à cet appareil et susceptible d'être concurrentiel.

2. Les programmes dans le domaine des moteurs :

Des efforts significatifs doivent être entrepris pour accroître l'indépendance technologique de la construction aéronautique française dans le domaine des moteurs d'avion et pour la motorisation de certains types d'hélicoptères.

L'amendement adopté par la commission a pour objet de traduire cette volonté.

C. AEROPORTS

Le désengagement financier de l'Etat et la situation financière de nombreux aéroports impliquent une politique tarifaire des redevances aéroportuaires adaptée aux besoins du financement de l'entretien et du développement des infrastructures.

D. NAVIGATION AERIENNE

1. L'amélioration du service :

Les créations d'emplois et le renouvellement des équipements ont apporté de profondes améliorations mais l'incident survenu au Centre de la navigation aérienne de la région parisienne en mai 1982 démontre que l'effort en cours devra être poursuivi et complété.

2. Droit de grève :

Le projet tendant à reconnaître l'exercice du droit de grève aux « aiguilleurs du ciel » pose le problème du service public de la navigation aérienne et notamment le champ d'application d'un éventuel « service minimum ».

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 3 novembre 1982, la Commission a procédé, sur le rapport de M. Jean-François PINTAT, rapporteur spécial, à l'examen des crédits pour 1983 de l'Aviation civile et de la Météorologie.

Le rapporteur spécial a présenté les grandes orientations et les principales mesures nouvelles du projet de budget sur lesquelles il a formulé plusieurs observations.

M. Maurice BLIN, rapporteur général, s'est inquiété des conséquences de la crise du transport aérien sur les commandes d'Airbus et sur les cadences de production de cet appareil. Il a par ailleurs souligné l'aspect positif des remboursements déjà effectués par les entreprises françaises qui ont bénéficié d'avances remboursables de la part de l'Etat.

M. Yves DURAND, a demandé des précisions sur les modalités de calcul des remboursements effectués par les entreprises de construction aéronautique et des indications sur d'éventuels projets américains d'avions supersoniques.

M. Geoffroy de MONTALEMBERT, vice-président, a interrogé le rapporteur spécial sur l'évolution des coefficients de remplissage du Concorde et sur les projets de trains à grande vitesse. Il a estimé nécessaire de favoriser la complémentarité entre les différents modes de transport en évitant les investissements inutiles.

M. Jean-François PINTAT a alors répondu aux questions qui lui avaient été posées et la Commission, après avoir approuvé le rapport, les observations et l'amendement proposés par le rapporteur spécial, a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

AVANT-PROPOS

L'aviation civile est un domaine où la France est bien placée : elle est au 5e rang mondial, hors pays de l'Est, pour l'ensemble du trafic aérien, au 3e rang pour le trafic international des passagers, au 2e rang pour le transport de fret. Elle occupe la deuxième place mondiale pour la construction aéronautique et le solde net du commerce extérieur pour l'aviation civile, secteur employant environ 110 000 personnes, approche des 10 milliards de francs.

Toutefois la crise du transport aérien international qui se traduit par la « déroute » financière de nombreuses compagnies risque, par un effet-d'accélération à la baisse, de remettre en cause cette prospérité relative.

Il convient de souligner que jusqu'à présent les entreprises françaises, tant dans le transport aérien que dans la construction aéronautique, ont, semble-t-il, mieux résisté que certaines de leurs concurrentes étrangères grâce à une gestion rigoureuse, à des avancées technologiques significatives et à des produits performants qui sont le résultat des efforts conduits depuis plusieurs années.

Dans plusieurs domaines, le projet de budget comporte des crédits importants qui ont pour objet de renforcer les évolutions amorcées depuis plusieurs années.

Toutefois, l'existence de dotations budgétaires en forte croissance n'apporte pas en elle-même de réponse à certaines interrogations notamment dans le domaine de la construction aéronautique où des choix d'une importance capitale devront être effectués à très brève échéance.

CHAPITRE I
PRESENTATION GENERALE
DU PROJET DE BUDGET POUR 1983

I. EVOLUTION DES CREDITS

Les crédits de paiement de l'aviation civile atteindront 5 034 millions de francs en 1983 (+ 19,15 % par rapport à 1982). Les autorisations de programme progressent de 31,5 % d'une année sur l'autre.

Le projet de budget pour 1983 se caractérise par une grande rigueur pour les actions courantes et par le renforcement des priorités dégagées en cours des dernières années :

– Les moyens de fonctionnement (titre III) sont ajustés de façon stricte (+ 12,5 %).

– Les crédits d'intervention (principalement subventions au transport aérien) sont réduits de 17,5 %.

– Un accroissement significatif des dépenses en capital (+ 28,8 % en crédits de paiement et + 31,5 % en autorisations de programme) traduit **les deux grandes priorités du budget : la construction aéronautique (+ 34,8 % en autorisations de programme) et la navigation aérienne .**

STRUCTURE ET EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES
(MF = millions de francs)

ACTIONS	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital			Autorisations de programme	
	Part de chaque action dans le total des crédits (en %)	Crédits demandés pour 1983 (MF)	Variation par rapport à 1982 (en %)	demandées pour 1983 (MF)	Variation par rapport à 1982 (en %)
I - AVIATION CIVILE					
Administration générale	8,8	444,8	+ 13,9	11,7	+ 0,4
Transport aérien	5,4	270,1	- 16,3	0,7	- 30
Construction aéronautique	51,6	2 595,5	+ 30,5	2 801,5	+ 34,8
Navigation aérienne en route	23,3	1 174,9	+ 17,5	244,8	+ 19,9
Bases aériennes	7,5	378,1	+ 3,1	144,2	+ 4,2
Formations aéronautique et contrôle technique	3,4	170,6	+ 9,5	17,3	+ 9
Total aviation civile	100	5 034	+ 19,15	3 220,2	+ 31,5
II - METEOROLOGIE	-	554,4	- 0,3	83,8	- 16,4

Observations :

- Pour les programmes aéronautiques civils, **93 % des autorisations de programmes correspondent à des avances remboursables.**

- La comparaison des crédits de l'aviation civile par rapport à 1982 se trouve significativement affectée par l'annulation intervenue par le décret du 18 octobre 1982 qui a porté sur 612,4 millions de francs d'autorisations de programmes (25 % de la dotation 1982) et 358,4 millions de francs de crédits de paiement (15,6 % de la dotation 1982).

- Pour la météorologie, les annulations de crédits ont concerné 25 % des autorisations de programme et 12,6 % des crédits de paiement du budget 1982.

II. PRINCIPALES MESURES NOUVELLES

1. Transport aérien

Les subventions aux entreprises publiques, qui représentent la quasi totalité de ces crédits sont les suivantes :

– 32,8 millions de francs à Air Inter pour le surcoût du Mercure (+ 8,4 %),

– 235 millions de francs à Air France pour l'exploitation du Concorde (contre 290,3 millions de francs dans le budget initial pour 1982),

– 71,2 millions de francs pour la desserte aérienne de la Corse (contre 62 millions de francs en 1982).

2. Construction aéronautique

	1981 (en MF)	1982 (en MF)	1983 (en MF)
Concorde (support en service)	125	100	50
Airbus.....	605	826	960
Airbus A.320	25	300	500
ATR 42 (avion de transport régional) ..			220
Moteur CFM.56	452	655	804

3. Navigation aérienne (en route)

Les dépenses ordinaires augmentent de 14 % et correspondent principalement à la création de 108 emplois et à la transformation de 285 emplois pour tenir compte de l'évolution du trafic aérien.

Les autorisations de programme atteignent 244,8 millions de francs (+ 19,9 % par rapport à 1982, après des augmentations de + 19,4 et + 43,6 % au cours des deux années précédentes).

4. Bases aériennes

Les crédits sont quasi stabilisés en francs constants.

Sur les 144,2 millions de francs demandés (en autorisations de programme), 31 sont consacrés à l'aéroport NiceCôte d'Azur (44 millions de francs en 1982).

5. Formation aéronautique et contrôle technique

Dans le cadre d'une dotation de reconduction, la principale mesure nouvelle significative consiste dans l'augmentation de la subvention pour le développement des activités d'aviation légère en faveur des jeunes (+ 44,9 %, soit 17,1 millions de francs en 1983).

6. Météorologie

Les principales mesures nouvelles portent sur la création de 37 emplois, la transformation de 33 emplois et la diminution des autorisations de programme affectées aux équipements techniques dans le cadre du transfert à Toulouse (30,4 millions de francs en 1983 au lieu de 50 millions de francs en 1982).

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien en 1981 a été particulièrement marqué par la récession économique mondiale. Comme en 1980, le nombre des passagers transportés sur les services réguliers a diminué d'environ 1 %.

L'année 1982, selon toute vraisemblance, sera aussi médiocre et tous les experts s'accordent à prévoir une très faible croissance du trafic aérien au cours des prochaines années, contrastant singulièrement avec les résultats constatés au cours des années 1970 : + 8 % en moyenne annuelle.

Dans ce contexte, la hausse continue des coûts et les effets négatifs de la politique de déréglementation américaine ont aggravé la dégradation de la situation financière des compagnies aériennes internationales :

– le déficit net des compagnies régulières membres de l'OACI est estimé à 9 milliards de francs.

– toutes les grandes compagnies sont déficitaires.

– plusieurs faillites retentissantes ont été constatées (BRANIFF et LAKER notamment) et certaines compagnies ont adopté des « stratégies sauvages » (licenciements massifs et ventes d'actifs comme PANAM et BRITISH AIRWAYS).

Outre les conséquences de cette situation sur la construction aéronautique (voir chapitre II), cette accumulation des pertes conduit à se

demander comment pourront être financés les déficits d'exploitation et les investissements indispensables au renouvellement des flottes.

Un essai de remise en ordre du système tarifaire du trafic aérien a été tenté par la signature d'un accord provisoire entre les Etats-Unis et la plupart des pays européens : cet accord valable du 1er août 1982 au 31 janvier 1983, est fondé sur la notion de « souplesse tarifaire » et prévoit des niveaux tarifaires de références et des « fourchettes de variation ».

Des signes contradictoires quant à l'assainissement des relations aéronautiques entre l'Europe et les Etats-Unis sont constatés : le principe d'un accord définitif semble très incertain. Mais, malgré une vigilance certaine exercée au départ ou à destination de Paris, des tarifs illicites sont encore consentis par certaines compagnies en toute impunité en raison de la longueur des procédures et des amnisties régulières. De plus, cette action, à supposer qu'elle puisse être efficace, est inadaptée à combattre les effets indirects de cette concurrence déloyale qui se traduisent par des évasions de trafic au profit de certains pays étrangers voisins.

Ces constatations conduisent la Commission à souhaiter que le Gouvernement poursuive ses efforts pour oeuvrer en faveur d'une remise en ordre tarifaire internationale et qu'il manifeste une plus grande fermeté pour faire respecter les droits de la Compagnie nationale.

C'est dans ce contexte difficile qu'il convient d'analyser la situation des compagnies aériennes françaises pour lesquelles s'ajoutent, à ces facteurs d'ordre général, des handicaps spécifiques qui exigeront de leur part des efforts d'adaptation rigoureux.

I. AIR FRANCE

La période 1978-1980, couverte par un contrat d'entreprise, avait dégagé des résultats satisfaisants : diminution du taux d'endettement, progression significative de la plupart des indicateurs de productivité, rentabilité accrue et situation bénéficiaire.

Ces résultats avaient pu être obtenus par l'effet conjugué d'une grande rigueur de gestion et d'une politique commerciale efficace.

Pour les raisons décrites cidessus et pour des facteurs échappant par leur nature à la maîtrise de la Compagnie, ce redressement a été compromis en 1981 et une dégradation supplémentaire est probable en 1982.

1. La situation financière en 1981-1982 : une très forte dégradation.

Malgré des résultats sensiblement supérieurs à la moyenne des compagnies internationales, la Compagnie nationale sera lourdement déficitaire en 1981 et 1982.

Le tableau ci-dessous établit, pour 1981, à partir de quelques indicateurs, une comparaison entre Air France et l'ensemble des compagnies IATA.

	Air France	Compagnies IATA
Trafic (passagers-kms transportés)	+ 3,5 %	+ 0,5 %
Coefficient de remplissage des avions	64,3 %	63 %
Déficit par rapport au chiffre d'affaires	2 %	5,5 %
Marge brute d'autofinancement par rapport au chiffre d'affaires	3,7 %	0 %

Pour la première fois depuis 5 ans, le bilan d'Air France a fait apparaître en 1981 un résultat déficitaire (378 millions de francs). Plusieurs facteurs expliquent ce déséquilibre :

- Les fluctuations monétaires : en simplifiant et en ne prenant en compte que les effets directs, une hausse du cours du dollar de 1 franc français provoque un déficit d'environ 350 millions de francs pour Air France (et d'environ 200 millions pour UTA).

- La hausse des charges financières (taux d'intérêt) et la dérive des prix et des salaires supérieure à celle des principaux pays : ces facteurs contribuent à l'alourdissement des charges d'exploitation, difficile à compenser par l'accroissement des recettes.

- Enfin, certains événements politiques (Proche et Moyen Orient, notamment) ont réduit la quantité du trafic.

L'amplification des effets de ces facteurs en 1982 contribuera, selon toute vraisemblance, à un déficit de 7 à 800 millions de francs et à une chute de la marge brute d'autofinancement à environ 130 millions de francs, à un moment où la Compagnie devra financer des investissements très importants.

Cependant, il convient de noter que pour la troisième année consécutive, la situation financière des huit filiales où Air France possède des participations majoritaires est satisfaisante : à une exception près, elles sont toutes bénéficiaires.

2. Le financement des investissements : un endettement excessif.

L'an dernier, la Commission des Finances avait posé le problème de la composition des équipages sur certains types d'avions et en particulier sur les boeing 737 que la Compagnie avait dû renoncer à acquérir en 1978, à la suite du refus totalement injustifié de certaines catégories de personnels, d'assurer le pilotage de ces avions avec un équipage à deux.

On peut estimer que cette obstination, enfin levée en 1982 (sauf à Air Inter), a fait perdre à la Compagnie environ 10 % de son activité pendant ces années.

Dans une stratégie de reconquête et d'élargissement de son réseau, Air France a été autorisée, de décembre 1982 à juin 1983, à acquérir douze exemplaires du Boeing 737. Cela devrait lui permettre de :

– réduire ses coûts sur certaines liaisons par une meilleure adéquation du nombre de sièges offerts au volume du trafic ;

– ouvrir de nouvelles lignes et reprendre des lignes assurées actuellement par des compagnies étrangères ;

– améliorer les dessertes Province-Europe.

Toutefois, le coût d'acquisition de ces appareils a considérablement augmenté depuis 1978, notamment en raison de la hausse du dollar : l'investissement, sur la base d'un dollar à 6,5 francs, est de l'ordre de 1 300 millions de francs et l'évolution de la situation de l'entreprise ne permet guère d'entrevoir le dégagement d'un autofinancement substantiel.

Le tableau de financement (résumé) pour les années 1981 à 1983 fait apparaître les problèmes de financement de la Compagnie.

	1981	1982 (estimations)	1983 (prévisions)
EMPLOIS	2683	3606	2685
dont matériel volant.....	1887	2302	1489
RESSOURCES.....			
Marge brute d'autofinancement et fonds de roulement	481	243	826
Apports de fonds propres	260	115	500
Cessions d'actifs	164	497	396
Emprunts et crédit-bail	1778	2751	963
TOTAL	2683	3606	2685

En millions de francs

Ce tableau appelle plusieurs observations :

– la réduction à 115 millions de francs de la dotation en capital de l'Etat pour 1982 (prévue à 150 millions au contrat d'entreprise) autorise à émettre des réserves sur le montant effectif de la dotation en capital qui sera versée en 1983.

– en raison de la conjoncture actuelle du transport aérien, il paraît très optimiste d'envisager pour 1983 un autofinancement de 826 millions.

– l'ampleur des emprunts contractés pour financer les achats de matériel volant accroîtra considérablement, dans les années à venir, le poids des charges financières.

Ces quelques remarques font apparaître, à l'évidence, que les moyens actuellement envisagés pour couvrir le déficit d'exploitation et financer les investissements ne paraissent pas en mesure de préserver, à terme, la compétitivité de la Compagnie.

3. Le Concorde : vers un arrêt de l'exploitation ?

Jusqu'en 1980, l'Etat a pris en charge l'amortissement des investissements et 70 % du déficit d'exploitation. A partir de 1981, devant l'ampleur de la charge financière qui restait imposée à la Compagnie (37 millions de francs en 1980), l'Etat a porté sa participation au déficit d'exploitation à 90 %.

La Commission s'était vivement préoccupée l'an dernier du coût budgétaire croissant du Concorde : 265 millions en 1979, 281 millions en 1980, 344 millions en 1981. Ces chiffres correspondent aux versements effectifs car les lois de finances successives ont constamment minoré les crédits nécessaires. Le budget 1982 avait prévu 290 millions de francs.

En conséquence, la Commission avait suggéré un aménagement du réseau comportant l'arrêt progressif des lignes les plus déficitaires.

Des mesures allant dans ce sens ont été prises :

– en mars 1982, les dessertes de Rio de Janeiro et Caracas ont été supprimées ;

– à partir de novembre 1982, il est mis fin à la desserte supersonique de Washington et Mexico.

Les économies attendues de la première mesure sont d'environ 90 millions de francs en 1982, chiffre auquel s'ajoutera en 1983 une économie d'environ 30 millions du fait de la deuxième mesure.

Cette amputation non négligeable du réseau ne provoquera cependant qu'une réduction assez limitée de la dotation inscrite au budget : 235 millions de francs en 1983 contre 290 millions de francs en 1982, en raison du poids très élevé dans ces chiffres du coût des investissements qui sont incompressibles (de l'ordre de 180 millions par an).

La concentration du « réseau » sur Paris-New York mettra-t-elle un terme à la baisse continue depuis 1979 du coefficient d'occupation (de 61 % en 1979 à 54 % en 1981) ? Il est permis de l'espérer.

Dans ces conditions, il est permis de s'interroger sur l'opportunité de poursuivre l'exploitation de cet appareil étant entendu que les conséquences d'une telle décision poseront de redoutables problèmes et que le coût en sera très élevé à court terme.

II. LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR.

Rapprochée de la quasi-stagnation du trafic international depuis deux ans, la croissance du trafic intérieur apparaît surprenante ; le nombre de passagers transportés a augmenté, en 1981 par rapport à 1980, de 11,9 % pour Air Inter (après + 21,6 % de 1979 à 1980) et de 25 % pour les autres compagnies régionales (après + 18 % de 1979 à 1980).

Les chiffres disponibles pour 1982, s'ils traduisent un léger tassement des taux de croissance, demeurent largement positifs. Il est cependant difficile de se livrer à des extrapolations en raison de la sensibilité du trafic intérieur à la conjoncture économique.

1. Air Inter : une situation financière saine mais un partage déséquilibré des gains de productivité.

a) une situation financière saine

Au cours des quatre derniers exercices, le chiffre d'affaires a progressé à un rythme élevé (supérieur à + 15 % par an, atteignant + 56,5 % en 1981 par rapport à 1979).

La marge brute d'autofinancement est passée de 166 millions de francs en 1977 à 332,9 millions de francs en 1980 et 369,1 millions de francs en 1981, soit 10,6 % du chiffre d'affaires hors taxe (rappelons qu'elle est nulle, en moyenne, pour les compagnies IATA).

Les résultats nets après impôts ont progressé dans la même proportion : 20,8 millions de francs en 1977, 55,9 millions de francs en

1980, 68,6 millions de francs en 1981 (dont 32 millions de francs affectés à la réserve de participation des salariés).

Par ailleurs, il convient de souligner qu'Air Inter n'a perçu aucune subvention pour l'exploitation de ses lignes depuis 1972. Seule demeure inscrite au budget pour 1983 une compensation de 32,8 millions de francs pour le surcoût provoqué par la limitation de la série MERCURE à 10 exemplaires.

b) L'impact de la mise en service du TGV

Il n'a pas eu l'ampleur redoutée : le détournement de trafic peut être estimé à 30 % sur Paris-Lyon et 7 % sur Paris-Grenoble (soit environ 435 000 passagers pour 1982).

La mise en service du deuxième tronçon du TGV devrait entraîner, en 1984, une évacuation de trafic estimée à 1 200 000 passagers ; la croissance des autres lignes d'Air Inter non concurrencées par le TGV devrait permettre de redéployer l'ensemble des moyens.

Par contre, les conséquences du projet TGV-Atlantique seraient plus significatives puisqu'elles pourraient conduire à remettre en question les liaisons Paris-Rennes et Paris-Nantes en raison de l'importance évaluée des reports de trafic (respectivement 80 % et 60 %).

A cet égard, et malgré le caractère éloigné de cette échéance, la Commission rappelle l'observation formulée l'an dernier sur la **nécessité de définir une politique cohérente des transports intérieurs prenant en compte l'ensemble des avantages et coûts financiers directs et indirects de chaque mode de transport afin d'éviter les investissements coûteux à la rentabilité incertaine.**

c) Le partage des gains de productivité

Il ne s'agit pas dans le cadre limité du rapport budgétaire de se livrer à une analyse complète et difficile dont les conclusions donneraient certainement lieu à des controverses sans fin ; mais au regard de certaines constatations, il est permis de tirer quelques enseignements et de s'interroger.

Le rapport de MM. FUNEL et VILLIERS apporte à cet égard des confirmations précises et intéressantes sur le partage des gains et avantages de productivité dégagés par Air Inter :

– **L'avantage en termes d'aménagement du territoire** : Air Inter a exploité en moyenne 50 lignes en 1981 ; les 12 lignes les plus importantes ont représenté plus de 72 % du trafic tandis que les cinq premières effectuent 51 % du trafic total et contribuent à l'essentiel du résultat financier positif de l'ensemble des lignes ; **beaucoup de lignes moyennes ou petites (environ les 2/3) sont déficitaires et bénéficient ainsi d'une véritable « subvention interne »** que les auteurs évaluent à environ 90 millions de francs par an.

– **La baisse du coût du transport aérien** : les usagers ont également profité de l'accroissement de la productivité ; en moyenne au cours des dernières années, la hausse des tarifs d'Air Inter a été inférieure à celle de l'indice général des prix. Une comparaison portant sur les données les plus récentes, malgré des difficultés tenant aux fluctuations des taux de change, montre que les tarifs intérieurs allemands, anglais et scandinaves sont supérieurs de 19 à 63 % à ceux d'Air Inter ; par contre, les tarifs intérieurs espagnols et italiens sont inférieurs de 16 à 23 %. Une comparaison avec les tarifs américains montre que ceux-ci sont devenus, en 1981, de 25 à 66 % plus chers que ceux d'Air Inter alors qu'ils étaient inférieurs d'environ 50 % en 1977 : ce renversement ne s'explique pas seulement par l'effet change mais également par les évolutions respectives des tarifs en monnaies constantes.

– **L'autofinancement de la Compagnie** : l'évolution des tarifs d'Air Inter et la structuration de son réseau au cours des dix dernières années lui ont permis de dégager une confortable capacité de financement (cf. 1.) et de limiter son endettement à un niveau très bas.

– **Les personnels** : par rapport aux compagnies étrangères, la masse salariale d'Air Inter à l'heure de vol (personnel navigant et entretien) est largement supérieure à celle des compagnies étrangères comparables. De plus, la convention impose des rigidités dans l'organisation du réseau qui peuvent apparaître pour le moins discutables.

En conclusion, il ressort de ces quelques indications que les structures du transport aérien intérieur ont certes profité au voyageur, mais d'une manière encore plus significative à la croissance de la Compagnie et à ses personnels.

Concernant les personnels navigants techniques d'Air Inter, la Commission tient à souligner qu'aucune raison sérieuse ne peut justifier la désinvolture avec laquelle ils ont interrompu un « service public de fait », les 21 et 22 octobre 1982, après un préavis symbolique de quelques heures, alors que par ailleurs des négociations étaient en cours.

2. Les compagnies régionales : une grande dépendance à l'égard des concours publics.

En 1981, 12 compagnies régionales ont transporté sur leurs lignes régulières propres près de 900 000 passagers (soit une augmentation de 25 % par rapport à 1980), et réalisé un chiffre d'affaires global de plus de 1 100 millions de francs, en augmentation de 18 % par rapport à 1981. Cette augmentation sensible du trafic est due en partie à l'ouverture de nouvelles lignes aériennes permanentes (7 en 1981), au développement de dessertes saisonnières, et à la mise en service d'avions de plus grosse capacité.

La restructuration du transport aérien régional s'est poursuivie en 1982 ; après avoir effectué un rapprochement avec Air Alpes en 1981, le groupe Touraine Air Transport (TAT) a repris les activités d'Air Alsace qui avait été mise en règlement judiciaire.

Certaines compagnies plus petites ont poursuivi leur développement sans connaître de difficultés particulières, étendant même leur réseau vers des lignes plus longues ou vers l'étranger.

Il n'en demeure pas moins que la plupart de ces compagnies restent financièrement fragiles : le maintien de lignes déficitaires et l'existence de certaines compagnies **continuent de dépendre étroitement du soutien financier que les collectivités locales et instances régionales entendent leur apporter.** Ainsi, les subventions publiques représentent 2 % du chiffre d'affaires de TAT et 5 % de celui des autres compagnies régionales.

Le montant des fonds publics attribué sous forme d'aides à la desserte aérienne peut être évalué à 28 millions de francs en 1981. Le coût apparaît particulièrement élevé pour certaines liaisons mais il est parfois difficile d'apprécier quantitativement les « retombées » d'une desserte aérienne puisqu'il n'existe aucune « méthode objective » pour accomplir cet exercice.

Il semble cependant que des principes d'organisation différents permettraient peut-être d'obtenir une qualité de service au moins égale, sinon supérieure, à un moindre coût.

3. Pour une meilleure organisation du réseau intérieur.

Actuellement, le transport aérien régional se caractérise principalement par un coût élevé, une qualité de service inégale et une fragilité évidente.

Les avantages, en terme d'aménagement du territoire, d'une desserte dense ne doivent pas être sous-estimés. Mais on peut se demander, dans certains cas, si d'autres modalités d'organisation ne seraient pas susceptibles d'apporter des améliorations notables à un moindre coût. Il va de soi qu'en tout état de cause, **la responsabilité des choix et des décisions ne peut être que de la compétence des collectivités locales**, en collaboration avec les compagnies aériennes, l'Etat gardant la responsabilité d'assurer la cohérence du réseau intérieur.

Deux expériences récentes apparaissent à cet égard significatives et exemplaires :

- **la convention entre Air Inter et Britair pour les lignes Paris-Rennes et Paris-Quimper** : cette convention, par les garanties qu'elle comporte au profit de Britair, conforte une compagnie authentiquement régionale qui pourra assurer un service au moins équivalent avec des coûts moins élevés.

- **la liaison Avignon-Paris via Lyon** : plutôt que de multiplier les radiales sur Paris, il a paru plus judicieux de « rabattre le trafic sur un carrefour » : cette forme d'organisation sera assurément moins coûteuse pour les collectivités locales et l'utilisateur mais, en outre, elle permet à ce dernier de multiplier les correspondances vers un certain nombre de villes de province et vers l'étranger sans passer par Paris.

Ces deux exemples démontreront sans aucun doute qu'un autre schéma d'organisation du transport aérien intérieur est possible à la fois moins coûteux pour les collectivités locales et l'utilisateur tout en offrant une qualité de service supérieure.

CHAPITRE III

LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

Hors pays de l'Est, la France occupe le 2e rang mondial pour la construction aéronautique civile. Grâce à des entreprises performantes, bien gérées et à un effort de recherche très important soutenu par l'Etat, la France a acquis une maîtrise dans les technologies de pointe qui permet d'espérer faire de la construction aéronautique un instrument de croissance.

En 1981, le chiffre d'affaires de la construction aéronautique civile s'est élevé à 10,7 milliards de francs (+ 44,6 % par rapport à 1980) et les exportations ont atteint 9 milliards de francs (+ 60 % par rapport à 1980, après une progression de 34,5 % de 1979 à 1980).

En ne considérant que la part française de fabrication de l'ensemble des matériels, et compte tenu d'un montant de 4 100 millions de francs d'importations en 1981 par les compagnies aériennes, on peut estimer le gain net en devises du commerce extérieur des aéronefs civils en 1981 à 3,2 milliards de francs contre 2,1 en 1980 et 1,8 en 1979.

Quant aux perspectives à moyen terme, on peut estimer que la progression du gain en devises du commerce extérieur des aéronefs civils constatée en 1981 devrait se poursuivre en 1982 et 1983.

Pour les programmes déjà lancés, les perspectives commerciales sont satisfaisantes même si, en raison de l'aggravation de la crise du transport aérien international, les évolutions n'apparaissent pas aussi favorables qu'au cours des deux dernières années.

Mais, pour le futur, des choix difficiles devront être effectués prochainement pour conforter ces succès :

– il est indispensable d'élargir la gamme des productions afin de couvrir de nouveaux marchés ;

– il est nécessaire d'entreprendre de nouvelles recherches pour faire face à la concurrence internationale.

A cet égard, les perspectives de marché, c'est-à-dire les besoins des compagnies dans les dix à vingt prochaines années, apparaissent encore plus potentielles qu'effectives en raison des considérables difficultés financières des compagnies aériennes : celles-ci hésitent à s'engager à moyen terme, diffèrent leurs commandes et, cas de plus en plus fréquent, annulent des commandes passées.

Dans ces conditions, les risques d'échec commercial des projets d'avions nouveaux sont considérablement accrus.

Et pourtant, la nécessité de lancer de nouveaux programmes n'est pas discutable : encore convient-il d'en mesurer les risques et les coûts.

Le projet de budget pour 1983 comporte des crédits en très forte progression mais pour une part, ces crédits correspondent à des programmes dont le lancement effectif n'a pas été décidé.

I.- EVOLUTION DES CREDITS

1. Une progression très importante

Leur évolution est présentée dans le tableau ci-dessous.

AUTORISATIONS DE PROGRAMMES DE LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE (en millions de francs)

	1981	1982	1983
- Concorde (développement, série, support en service)	125	100	50
- Airbus	605	826	960
- Etudes de base d'avions avancés	13	13	13
- Avion nouveau moyen courrier A 320	25	300	500
- ATR 42			220
- Hélicoptères	17	17	-
- Moteur CFM 56	452	655	804
- TM 333	8	23	45
- Investissements divers et essais	23	30	35
- Développements technologiques	25	70	100
- Equipements de bord	40	40	40
- Aviation légère	4	4	4
- Provision à répartir			30
TOTAUX	1 337	2 078	2 801

D'une année sur l'autre, en lois de finances initiales, les autorisations de programme augmentent de 34,8 % après un accroissement de 55,4 % de 1981 à 1982.

Toutefois, par arrêté du 18 octobre 1982, un montant d'environ 520 millions de francs d'autorisations de programme a été annulé sur le budget 1982, se répartissant de la façon suivante :

- Airbus : - 122 millions de francs,
- Avion moyen courrier : - 230 millions de francs,
- Concorde : - 28 millions de francs,
- Moteur CFM 56 : - 140 millions de francs.

Pour l'essentiel ces annulations concernent des crédits qui n'étaient plus nécessaires en raison du retard dans le lancement des programmes (notamment avion moyen courrier) ou d'un changement de choix technologique (moteur CFM 56).

Enfin, il convient de souligner que plus de 90 % des autorisations de programmes demandées au titre des programmes aéronautiques civils correspondent à des avances remboursables.

2. Deux actions prioritaires : l'Airbus et le CFM 56.

Les crédits inscrits pour les différentes versions de l'Airbus représentent plus de la moitié des autorisations de programmes demandées et environ 80 % de celles-ci sont affectées aux deux programmes Airbus et CFM 56.

Leur caractère prioritaire est donc évident.

En ce qui concerne le programme Concorde, il n'est pas inutile de rappeler qu'il a coûté environ 11 milliards de francs courants au budget de l'Etat pour les aides au développement et à la série. Outre les 235 millions qui sont annuellement demandés pour couvrir 90 % de son déficit d'exploitation (cf. chapitre I), 50 millions sont nécessaires pour assurer le support en service (frais de modification, pièces de rechange...).

Les autres programmes pour lesquels des crédits sont sollicités font l'objet d'une présentation détaillée ci-après.

II.- LE PROGRAMME AIRBUS

1. Aspects commerciaux : un tassement de la progression des ventes.

Fin juillet 1982, le bilan des commandes et options était le suivant :

	A 300	A 300600	A 310	TOTAL
Commandes	236	18	102	356
Options	64	5	90	159
TOTAL	300	23	192	515

Au 30 juin 1982, 185 avions étaient livrés et en exploitation par 30 compagnies aériennes.

Par rapport à juillet 1981, le nombre total des commandes et options est passé de 469 à 515, ce résultat ayant principalement été obtenu par les commandes d'A 310.

Il est également intéressant de souligner la **part prise par Airbus Industrie sur le marché des avions gros porteurs** : sur les 957 appareils ayant fait l'objet de commandes fermes auprès des quatre avionneurs civils occidentaux depuis 1977, la part d'Airbus-Industrie est passée de 21 % en 1977 à 23 % en 1978, 39 % en 1979, 32 % en 1980 et 55 % en 1981. En moyenne, sur les 5 années, elle s'établit à 32 %.

Toutefois la crise provoque un ralentissement des prises de commandes qui entraînera une modification des cadences de production : l'objectif de production de 8 avions par mois à fin 1984 sera probablement réduit à 6,5.

2. Aspects financiers : l'amorce des remboursements.

Compte non tenu des crédits demandés pour 1983, le montant total des autorisations de programme engagées pour le développement et les

améliorations des versions B2 et B4 de l'A 300 et le développement de l'A 310 et de l'A 300-600 s'élève à **4 647 millions de francs**. 960 millions sont inscrits au budget 1983.

Les sommes cumulées jusqu'à fin 1982 ont été affectées comme suit :

– 4 535 millions de francs d'autorisations de programme et 4 432,5 millions de crédits de paiement ont été destinés à l'Aérospatiale sous forme d'avances, remboursables au fur et à mesure de la livraison des avions de série et des rechanges afin de financer le développement de l'A 300 (jusqu'en 1976) puis les différentes améliorations.

– 106,4 millions de francs ont été versés à la SNECMA, 6,4 millions de francs pour le développement (abandonné fin 1968) du moteur Rolls Royce RB 207 et le reste, soit 100 millions de francs, a été versé sous forme d'avances remboursables pour permettre les investissements industriels nécessaires à la production par la SNECMA d'environ 27 % du moteur General Electric.

– 5,1 millions de francs ont été transférés au ministère de la Défense pour la réalisation des investissements nécessaires aux Centres d'Essais de la Direction technique des Constructions aéronautiques, chargés des travaux de certification.

Les sommes prévues au Budget de 1983 serviront à poursuivre le financement de la part française des développements et améliorations de l'A 300 et de l'A 310.

Les accords intergouvernementaux ont fixé la répartition du financement entre les différents partenaires comme suit :

– pour l'Airbus A 300 : France : 42 % ; RFA : 42 % ; Pays-Bas : 6,6 % ; Espagne : 2 % ; Grande-Bretagne : 7,4 %.

– pour l'Airbus A 310 : France : 35,5 % ; RFA : 35,4 % ; Grande-Bretagne : 22,6 % ; Espagne : 3,2 % ; Belgique : 2,2 % ; Pays-Bas : 1,1 %.

Les aides versées à la SNIAS et à la SNECMA ont fait l'objet de conventions qui ont institué des modalités de remboursement. **Sans entrer dans le détail de ces modalités, il convient de souligner que certaines aides ont déjà fait l'objet de remboursements partiels :**

– au 31 juillet 1982, les remboursements effectués par la SNIAS s'élevaient à 366 millions de francs.

– ceux de la SNECMA atteignaient, à la même date, 25 millions de francs pour une avance de 100 millions de francs consentie au titre de la participation de la SNECMA à la production du moteur CF 6-50 de l'Airbus.

L'importance de ces remboursements va s'accroître au fil des années avec l'augmentation des cadences de livraison des avions et on estime qu'ils pourraient atteindre 6 à 700 millions de francs en 1985.

3. L'élargissement de la gamme Airbus par le A 320 : un projet crédible dont le lancement est conditionné par la sélection d'un moteur.

Les A 300 ne possédaient pas de concurrents directs ; l'A 310 possède un concurrent direct (le Boeing 767) qui a déjà totalisé un nombre de commandes supérieur.

Au-delà de l'objectif immédiat qui consiste à assurer la promotion commerciale de l'A 310 et d'apporter de nouvelles améliorations aux versions actuellement lancées, il convient maintenant de lancer de nouveaux types d'appareils pour compléter la gamme Airbus.

Plusieurs projets ont été envisagés au cours des dernières années mais à la suite d'études sur les marchés futurs des avions et sur les besoins des compagnies aériennes, un projet a été privilégié : l'Airbus A 320, avion bi-réacteur court-moyen courrier à fuselage étroit d'environ 150 places.

a) Un projet crédible.

Des études concordantes ont prouvé l'existence d'un marché potentiel d'environ 3 500 appareils à livrer entre 1982 et 2000 pour ce type d'avion court-moyen courrier à fuselage étroit de plus de 100 places.

Compte tenu des commandes déjà passées au profit d'appareils concurrents (Boeing 737 – 300, Boeing 757 et DC 9-80) et de l'effet d'entraînement que celles-ci pourraient avoir par la suite, le marché ouvert restant peut être évalué à 3 000 appareils (dont la moitié aux Etats-Unis). En prenant pour base un taux de pénétration raisonnable d'environ 20 %, une série de production de 600 à 700 appareils paraît vraisemblable.

b) Les conditions d'un lancement effectif.

Plusieurs conditions restent à réunir pour procéder au lancement effectif du programme A 320 : **le consensus des partenaires industriels et financiers, l'engagement de plusieurs compagnies et la sélection d'un moteur.**

Les structures de production se sont précisées depuis l'an dernier : la Grande-Bretagne et la RFA ont clairement exprimé en mai dernier leur intérêt pour ce programme ; outre l'Espagne et la Belgique qui reconduiront selon toute vraisemblance leur participation au programme Airbus pour ce projet, les Pays-Bas, le Canada et l'Italie constituent des partenaires possibles voire probables. Des discussions ultérieures entre ces partenaires devront préciser la répartition des financements et la structure industrielle retenue. **A cet égard, il conviendra d'être très attentif à ce que l'accord concilie de façon optimale les intérêts des partenaires et les impératifs d'efficacité.**

Par contre, si plusieurs compagnies ont manifesté un vif intérêt pour ce programme, seule Air France a passé commande de 25 appareils et pris une option sur 25 autres. Cet engagement n'est pas suffisant pour le lancement effectif du programme et il est nécessaire d'y ajouter l'engagement de plusieurs grandes compagnies.

Enfin la condition indiscutablement la plus difficile à obtenir porte sur la sélection d'un moteur : plusieurs solutions sont envisageables mais aucune ne paraît optimiser, pour le moment, l'ensemble des impératifs souhaités. Or le choix du moteur sera un élément déterminant à l'égard des éventuelles compagnies de lancement et constituera sans nul doute un facteur essentiel du succès du programme.

C'est pourquoi il apparaît indispensable de lever au plus tôt cette incertitude afin de prendre une décision effective dans les meilleurs délais.

III.- LE PROGRAMME DE MOTEUR CFM 56.

Le programme CFM 56 a été mené en coopération à responsabilités égales avec General Electric pour le développement, la fabrication et la commercialisation de ce moteur.

Les objectifs généraux annoncés par les constructeurs concernant la poussée, le niveau de bruit, la pollution et la consommation spécifique de carburant ont été tenus pour le programme de base (CFM 56-2, 11 tonnes de poussée) dont les certifications française et américaine ont été obtenues en 1979. Une version à poussée réduite (CFM 56-3 de 9 tonnes de poussée) est en cours de développement pour une certification en 1983.

1. Aspects commerciaux : des perspectives favorables.

a) La première application prévue du CFM 56 est la remotorisation de quadrimoteurs long-courriers DC 8 actuellement en service.

Plus de 500 moteurs font à ce titre l'objet de commandes fermes, options ou lettres d'intention de la part de compagnies aériennes, essentiellement américaines. Les compagnies Delta Airlines et United Airlines sont les premières à avoir mis en service ces appareils remotorisés. Une série de 750 moteurs peut raisonnablement être escomptée.

b) L'armée de l'air des Etats-Unis a présélectionné en janvier 1980 le CFM 56 pour la remotorisation de ses avions ravitailleurs KC 135 (version militaire du Boeing 707). Un programme de développement, auquel participe l'armée de l'Air française, qui exploite 11 appareils de ce type, est en cours. Ce programme pourrait avoir une très grande ampleur puisque le parc d'avions à remotoriser est d'environ 600. La possibilité de rééquiper 300 appareils est actuellement très plausible.

c) Le CFM 56-3 a été choisi pour équiper le Boeing 737-300, version modernisée du biréacteur B 737 qui a été lancée le 26 mars 1981. L'appareil a déjà fait l'objet de 75 commandes ou options de compagnies américaines et ses perspectives de vente sont de plusieurs centaines d'appareils.

Ainsi, le programme du moteur CFM 56, le plus performant de sa catégorie actuellement sur le marché, se déroule très favorablement et il doit être souligné que la SNECMA a réussi une percée sur le marché des moteurs civils qui devra néanmoins être confortée (cf. ci-dessous 3°).

2. Aspects financiers : des concours importants.

Lancé en 1971, ce programme a fait l'objet depuis lors de 3 438 millions de francs d'autorisations de programmes, compte non tenu des crédits demandés dans le projet de budget pour 1983.

Pour 1983, les crédits demandés sont de 804 millions de francs d'autorisations de programmes et de 833 millions de francs de crédits de paiement.

Ils correspondent à quatre objets :

- l'application du protocole actuellement en vigueur et destiné à financer le programme de certification, d'avionnage et d'industrialisation du moteur CFM 56-2 de base. Les montants, correspondants pour 1983, sont de 115 millions de francs d'autorisations de programmes et 165 millions de francs de crédits de paiement.

- le financement de la moitié des dépenses prévues par la SNECMA au titre du développement après certification, c'est-à-dire les travaux de développement technique nécessaires pour assurer le suivi des essais d'endurance et une bonne mise en service du moteur. Le montant correspondant pour 1983 est de 120 millions de francs.

- la participation de l'Etat au financement du programme de développement du CFM 56-3, dérivé à poussée réduite du moteur de base et destiné, notamment, à équiper le Boeing 737-300. Les montants correspondants en 1983 sont de 340 millions de francs d'autorisations de programmes et correspondent à 66 % des dépenses de l'industriel.

- le financement des études de la phase préliminaire du développement d'un autre moteur dérivé du CFM 56 à hauteur de 229 millions de

francs en autorisations de programmes et 20 millions de francs en crédits de paiement.

Ce dernier développement serait en particulier destiné à la motorisation de l'A 320.

3. Les choix à effectuer :

L'escalade technologique actuellement en cours entre les principaux constructeurs de moteurs civils pose un double problème :

– elle risque de conduire à une obsolescence rapide des programmes en cours ;

– les gains de performance sont de plus en plus coûteux et, en conséquence, conduisent de façon quasi-inévitable à des formes de coopération élargie.

Encore faut-il disposer des ressources technologiques, financières et commerciales susceptibles d'assurer tout à la fois la crédibilité et, le cas échéant, l'indépendance technologique dans les parties les plus avancées.

La coopération de la SNECMA avec la General Electric a été bénéfique et était certainement, à l'époque où elle a été lancée, la seule voie possible.

Aujourd'hui, s'il apparaissait que les intérêts réciproques des deux partenaires ne sont plus aussi totalement convergents, peut-être conviendrait-il d'explorer les possibilités de formes plus diversifiées de coopération.

Pour ce faire et pour progresser dans la voie de l'indépendance technologique et d'une moindre dépendance à l'égard des cadres actuels de coopération, il apparaît urgent et indispensable d'entreprendre des recherches approfondies sur les parties « haute pression » des moteurs d'avion dont la France ne possède pas la maîtrise dans le domaine des moteurs civils.

IV.- LES AUTRES PROGRAMMES.

1. L'avion de transport régional ATR 42.

L'ATR 42 est un avion de transport régional de 42 à 49 places, en cours de développement en coopération paritaire entre l'Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia pour une mise en service en 1985.

C'est un biturbopropulseur (2 moteurs Pratt et Whitney Canada PW 100 de 1 700 KW) pesant une quinzaine de tonnes au décollage et pouvant emmener 42 passagers à 1 300 Km. Son rayon d'action maximum dépasse les 4 000 Km et sa vitesse de croisière 500 Km/h.

Une version allongée (54 à 60 sièges) et une version à rampè arrière sont envisagées.

Les constructeurs annoncent un coût de lancement du programme de 1 170 millions de francs aux conditions économiques de mi 80 pour la version de base, et de 240 millions de francs supplémentaires pour la version allongée.

Le marché des avions de cette catégorie est très important. L'Aérospatiale l'estime à plus de 3 000 appareils pour l'ensemble des deux versions de base et allongée, de 1985 à la fin du siècle. Une hypothèse moyenne de pénétration du marché conduit l'industriel à envisager la production de 750 avions (450 de la version de base et 300 de la version allongée).

Sur ces bases, la rentabilité du programme serait assurée.

Après être resté neutre voir relativement réservé quant au lancement de ce programme, l'Etat participera au financement du développement à hauteur de 220 millions de francs d'autorisations de programme en 1983.

Cet avion fait actuellement l'objet de 37 commandes fermes et de 8 options : il n'a été commandé que par des compagnies aériennes étrangères parmi lesquelles figurent deux des principales compagnies « commuter » américaines.

L'absence de compagnies françaises parmi les clients de cet excellent appareil, parfaitement adapté au transport aérien intérieur des lignes à faible trafic, est préoccupante : elle résulte en fait de la fragilité financière de certaines compagnies régionales qui n'ont pas la capacité de financer l'achat d'avions neufs.

Une réflexion est actuellement en cours pour déterminer des modalités permettant aux compagnies françaises d'acquérir ce type d'appareil : il est vivement souhaitable qu'elle aboutisse, mais aucune solution n'apparaît évidente.

2. Les programmes d'hélicoptères de la SNIAS

En 1981, le marché mondial des hélicoptères a été moins actif que les années précédentes, surtout aux Etats-Unis et cette tendance s'est accentuée en 1982 sous le double effet de la récession économique et de la montée des taux d'intérêt.

De bons résultats ont cependant été acquis en 1981 : le chiffre d'affaires a progressé de 9 % (3 419 millions de francs), **la part de l'exportation se maintenant toujours à un très haut niveau (environ 80 %).**

Le nombre total des commandes d'hélicoptères (769 en 1981 contre 473 en 1980) et leur montant (6 128 millions de francs soit + 14,7 % par rapport à 1981) constituent d'excellents résultats, d'autant plus que, pour plus de 90 %, ces commandes ont été enregistrées à l'exportation.

L'effondrement du marché constaté aux Etats-Unis et l'arrêt des commandes en provenance des entreprises de forages pétroliers ne permettront certainement pas en 1982 des résultats aussi brillants.

Il est intéressant de faire le point sur les programmes qui ont été partiellement financés sur crédits budgétaires.

- **L'Ecureuil monomoteur** a bénéficié de 33 millions d'autorisations de programme de 1975 à 1978 : cet appareil, commandé à 954 exemplaires, est produit au rythme de 22 unités par mois et 569 exemplaires ont déjà été livrés à fin juillet 1982. Les estimations de ventes pour la période 1982-1986 sont d'environ 750 appareils, ce qui devrait permettre d'atteindre l'équilibre financier du programme. Enfin, il convient de souligner que 7 millions de francs ont déjà été remboursés à l'Etat.

- **L'Ecureuil bimoteur** a été aidé à hauteur de 51 millions de francs de 1980 à 1982. Commandé à 467 exemplaires (dont 195 ont déjà été

livrés à fin juillet 1982), les perspectives de ventes pour les années 1982-1983 se situent aux environs de 900 machines permettant d'atteindre l'équilibre financier.

Les succès enregistrés sur les programmes d'hélicoptères ne doivent cependant pas conduire à un relâchement de l'effort de recherche, de perfectionnement et de renouvellement des gammes : la percée de la SNIAS sur le marché des hélicoptères civils, qui en a fait le premier exportateur mondial dans ce domaine, peut toujours être remise en cause par les concurrents.

Il doit être également souligné que les conditions de remboursement des avances de l'Etat et les perspectives commerciales pourraient conduire à des remboursements supérieurs au montant des avances.

On peut donc s'étonner dans ces conditions que le projet de budget ne comporte pas formellement de dotation permettant d'accompagner et de soutenir l'effort des sociétés françaises dans ce domaine.

En particulier, la commission estime indispensable de contribuer à l'incorporation d'un moteur français (qui existe) sur l'Ecureuil bi-moteur et à l'adaptation du moteur TM 333 (dont le développement est aidé à hauteur de 45 millions de francs) sur les hélicoptères Dauphin SA 365 et Ecureuil monomoteur. ERREUR 113 Dans un contexte de crise profonde du transport aérien, les entreprises françaises de construction aéronautique ont, jusqu'à présent, fort bien résisté.

Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer :

- des produits bien adaptés aux besoins de la clientèle, économiquement performants et de technologie avancée ;
- des choix de formes de coopération internationale judicieux.

Cependant des efforts continus sont nécessaires pour préserver les résultats acquis et si possible progresser ; ils doivent porter en priorité sur :

- le maintien d'un haut niveau de recherches et développements pour offrir une gamme sans cesse élargie de produits performants et concurrentiels ;

– la maîtrise technologique dans certains compartiments (par exemple, les moteurs d'avion) ;

– un effort soutenu pour conforter le succès des programmes existants par des améliorations permettant « d'allonger les séries » ;

– une nouvelle impulsion à la coopération européenne ou à défaut, la recherche de formes diversifiées de coopération autorisant à terme la pénétration de nouveaux marchés.

Tels semblent être les principes directeurs des choix qui devront être effectués à brève échéance pour le lancement de grands programmes et notamment l'Airbus A 320.

Mais le « mythe du grand programme » ne doit pas estomper la nécessité de poursuivre les efforts dans les domaines en apparence moins prestigieux mais qui constituent l'assise de l'avenir de la construction aéronautique française.

CHAPITRE IV

LES AEROPORTS

La France possède aujourd'hui un réseau très complet de bases aéroportuaires, offrant une gamme variée de services exigée par les besoins divers de l'aviation commerciale, de voyage et de tourisme.

Après avoir subi de profondes mutations au cours des dernières années pour s'adapter aux besoins nouveaux que suscitait le développement du transport aérien, l'équipement aéroportuaire de la France est satisfaisant et a notamment constitué le moyen le plus économique de désenclavement de certaines régions en l'absence de moyens de communication terrestres adaptés.

On peut donc raisonnablement penser, qu'en dehors des deux opérations importantes en cours (Roissy II et NiceCote d'Azur) les investissements de capacité ne sont pas indispensables à moyen terme.

Par contre, se pose avec une acuité particulière, le problème de l'entretien des infrastructures existantes et celui de l'équilibre financier de certains aéroports.

I. EVOLUTION DES CREDITS BUDGETAIRES

Dans la nomenclature budgétaire, les crédits pour les bases aériennes et pour la partie « approche et atterrissage » de la navigation aérienne sont comptabilisés dans une même action.

Les dépenses ordinaires s'établissent à 240,4 millions de francs, en progression apparente de 1,9 % : en effet, une mesure d'ordre a transféré au ministère des Relations extérieures conformément à la recommandation exprimée par la Commission dans son dernier rapport, la charge de la subvention pour la desserte aérienne internationale de Strasbourg ; hors transfert, les dépenses ordinaires augmentent de 7,6 %.

Les dépenses en capital évoluent de la façon suivante :

- + 5,2 % pour les crédits de paiement (137,7 millions de francs en 1983),

– + 4,2 % pour les autorisations de programme (144,3 millions de francs en 1983)

1. Une évolution difficile à apprécier

L'évolution des autorisations de programme au cours des trois dernières années est retracée dans le tableau cidessous.

EVOLUTION DU BUDGET DES BASES AERIENNES (en milliers de francs)

	A.P. 1981	A.P. 1982	A.P. 1983
Etudes.....	1 320	1066	1 552
Equipements des plateformes aéro- portuaires.....	82 908	115 600	115 212
dont			
– aérodromes d'intérêt général	51 998	64 400	58 200
– aérodromes d'outremer	16 960	18 300	23 000
– aérodromes d'intérêt régional.....	10 800	14 700	17 000
– mesures de sécurité en métropole		9 800	9 800
– mesures de sécurité outremer		1 200	1 200
– logements familiaux outremer	3 150	2 300	1 500
Subventions.....	4 400	4 900	4 512
TOTAL	88 628	116 666	116 764

Il convient de noter que l'arrêté du 18 octobre 1982 a annulé, sur le chapitre 53.23 « Equipements des plateformes aéroportuaires » :

– 27,7 millions de francs d'autorisations de programme (soit 25 % de la dotation 1982),

– 16,5 millions de francs de crédits de paiement (soit 14,9 % des crédits 1982).

Outre les financements entièrement assurés par l'Etat pour les installations dont il est responsable, certains investissements (infrastructures, acquisitions foncières...) font l'objet de subventions ou de financements mixtes.

La participation de l'Etat est certes non négligeable mais son montant contraint souvent les concessionnaires à demander des concours aux collectivités locales en raison de leur faible capacité de financement.

Si globalement les crédits inscrits au budget 1983 ne progressent pas, un léger redéploiement est cependant effectué (par suite de la réduction du financement affecté à l'aéroport de Nice : voir ci-après 2.) permettant une légère augmentation des crédits affectés aux aérodromes d'outremer et aux aérodromes d'intérêt général.

Compte tenu par ailleurs des annulations de crédits intervenues sur le budget 1982, l'analyse de ces chiffres montre qu'un **entretien satisfaisant des infrastructures et notamment des pistes ne pourra pas être assuré.**

Il en résulte que les investissements indispensables devront essentiellement être financés par les gestionnaires et les collectivités locales.

2. Le surcoût du sinistre de l'aéroport NiceCôte d'Azur

C'est l'opération la plus importante inscrite au budget 1983 puisque sur 58,2 millions de francs inscrits pour les infrastructures des aérodromes d'intérêt national, 31 millions de francs sont consacrés à cette opération (contre 44 en 1982).

Commencée en 1974, « l'extension sud » de l'aéroport avait pour but de doubler la surface de l'aéroport par remblaiement du delta sous-marin du Var.

Le sinistre survenu en octobre 1979 avait conduit à suspendre les travaux qui ont pu reprendre assez rapidement, sous réserve d'une neutralisation de certaines zones jusqu'à complète consolidation des sols.

Actuellement sont réalisés le remblaiement de la plateforme le compactage renforcé de la piste, le tunnel sous piste et la protection de la rivesud ; sont en cours d'exécution, les drainages verticaux de consolidation et les protections des extrémités est et ouest, les équipements radio-électriques et la première tranche de construction de la piste et des voies de circulation.

La piste pourrait être mise en service dans le courant de l'année 1983.

Le coût total de l'opération devrait se répartir de la façon suivante : 35 % Etat, 35 % collectivités locales (ville de Nice et département), 30 % chambre de commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes.

Il s'établit déjà à fin 1982 à 547,8 millions de francs courants. En francs constants (valeur 1974) le coût final de l'opération devrait s'établir à 348,6 millions de francs compte tenu des travaux supplémentaires rendus nécessaires par le sinistre au lieu de 264 millions de francs initialement prévus.

3. La situation financière des aéroports de province

Les derniers chiffres disponibles portent sur l'année 1980 ; ils permettent de prendre la mesure des difficultés rencontrées et des charges qui sont, le plus souvent, assumées par les organismes consulaires et les collectivités locales.

L'année 1980 se caractérise par une forte progression du trafic, une compression des charges et une réduction du volume des investissements.

Le chiffre d'affaires a progressé en moyenne de 17,4 % et les charges d'exploitation de 16,6 %. L'analyse de l'évolution par catégorie d'aéroports fait apparaître une aggravation des disparités : si la situation financière des grands aéroports est à peu près satisfaisante, les autres catégories sont lourdement endettées.

En pourcentage du chiffre d'affaires, le service de la dette atteint 21,6 % pour les « grands aéroports », 26,1 % pour les « moyens », 35,3 % pour les « intermédiaires » et 48,9 % pour les « petits ».

La faiblesse structurelle de l'autofinancement risque d'aggraver ces difficultés au cours des prochaines années : l'entretien des capacités actuelles, les développements dus à la croissance du trafic et les travaux de réfection de certaines pistes exigeront un certain volume d'investissements dont le financement risque d'être difficile en raison du désengagement financier de l'Etat et de la politique actuelle de limitation de l'évolution des redevances aéronautiques.

Cette constatation confirme l'importance que revêt, pour les aéroports de province, une politique des tarifs adaptée aux besoins du financement de l'entretien et du développement.

II. AEROPORT DE PARIS

L'établissement présente, depuis 1979, des comptes bénéficiaires : + 31 millions de francs en 1979, + 58 en 1980, + 28,3 en 1981.

Les prévisions concernant l'exercice 1982 estiment le bénéfice à 6 millions de francs. Cette diminution du bénéfice net est principalement due à la mise en service des deux premiers terminaux de l'aérogare n° 2 de l'aéroport Charles de Gaulle, qui se traduit par un accroissement des charges d'exploitation non entièrement compensé, pendant les premières années, par un accroissement correspondant des produits.

1. La situation financière en 1981

Les produits des activités d'Aéroport de Paris se sont élevés à 2.186,9 millions de francs en progression de 15,8 % sur ceux de 1980 et les charges avant amortissements et provisions à 1.839,1 millions de francs, soit + 17,4 %. Le chiffre d'affaires se monte à 2.082,4 millions de francs.

Les produits sont essentiellement constitués pour :

- 34,0 %, des redevances aériennes : 744,6 millions de francs, en progression de 15,8 %. Dans ce total, les redevances nationales interviennent pour 125,7 millions de francs en progression de 25,3 % par l'effet de la croissance encore forte des lignes intérieures et les redevances internationales pour 618,9 millions de francs, + 14,0 %.

- 28,0 %, des produits issus des cessions, travaux et prestations : 613,1 millions de francs, en progression de 17,3 %.

- 13,4 %, des recettes commerciales : 293,1 millions de francs (progression + 23,6 %).

- 11,2 % des redevances domaniales : 244,9 millions de francs (progression + 10,1 %).

La marge brute d'autofinancement ressort à 347,8 millions de francs, contre 322 millions de francs en 1980, soit une progression de 8 % (ce qui est inférieur à l'inflation et correspond à une baisse en volume de l'ordre de 6 %). Compte tenu d'une dotation aux amortissements et provisions de 367,2 millions de francs, le compte d'exploitation est déficitaire (19,4 millions de francs contre 45,1 millions de francs en 1980). Le résultat de l'exercice, compte tenu de la reprise de la provision de réévaluation, est positif et égal à 28,3 millions de francs.

2. Evolution prévisionnelle

Pour les prochaines années, elle est retracée dans le tableau suivant.

EVOLUTION PREVISIONNELLE DE LA SITUATION FINANCIERE D'AEROPORT DE PARIS (Période 1982-1986)

en millions de francs courants

	1982	1983	1984	1985	1986
1 - SECTION D'EXPLOITATION					
- Marge brute d'autofinancement	335	348	375	416,5	416
- Résultat de l'exercice	+ 6	- 6	- 2	+ 27	+ 8
2 - SECTION D'OPERATIONS EN CAPITAL					
Recettes	655	647	904	1 011	1 329
dont : Réinvestissement	332	348	375	416,5	414
Dotation	-	-	-	-	-
Emprunts	292	291	524	589,5	909
Divers	8	8	5	5	6
- Prélèvement sur fonds du roulement	+ 23	-	-	-	-
Dépenses (hors taxes)	655	647	904	1 011	1 329
dont : Investissements	477	464	707	789	1 070
Service de la dette	178	183	197	222	259
3 - TAUX D'AUTOFINANCEMENT	32 %	36 %	25 %	25 %	15 %

Pour maintenir l'équilibre des comptes à moyen terme, sans aide de l'Etat, le programme d'investissement devra être déterminé avec rigueur.

Actuellement, la date de mise en service du troisième terminal de l'aérogare n° 2 est prévu pour 1986-1987. Dans cette perspective, la **dégradation de la situation financière de l'Etablissement ne pourra être évitée à partir de 1985 que :**

- par une réduction significative des investissements d'entretien et d'amélioration des installations existantes,

- ou par une progression supérieure aux prévisions des redevances aéronautiques.

3. Les services rendus aux passagers : des améliorations et des projets

Les mesures décidées en 1981 pour améliorer la livraison des bagages dans l'aérogare 1 de Roissy ont été mises en application et ont conduit à une réduction sensible des délais de livraison des bagages.

Outre la mise en service de l'aérogare n° 2 qui a diminué les phénomènes de saturation observés ces dernières années, des améliorations ponctuelles ont été mises en service en particulier une navette desservant les aérogares 1 et 2, la gare SNCF et les parcs à voitures.

Par contre, l'amélioration des moyens de desserte des aéroports demeure à l'état des projets en raison de leur coût élevé :

- le coût d'une desserte ferroviaire d'Orly est évalué à 260 millions de francs (valeur 1979), majoré de 220 à 290 millions de francs pour le raccordement à la ligne de Sceaux,

- le coût du prolongement de la ligne ferrée pour assurer la desserte de Roissy 2 est estimé à 292 millions de francs (valeur 1979).

A court terme, aucune décision ne semble devoir être prise et les seules améliorations significatives devraient résulter de la réalisation d'une correspondance entre les liaisons Orlyrail et Roissy-rail et de la mise en service d'une liaison directe Châtelet-Roissy dès que l'interconnexion Gare du Nord sera terminée.

CHAPITRE V

LA SECURITE AERIENNE

La sécurité aérienne doit constituer un impératif absolu. Les actions en ce domaine concernent le contrôle de la circulation aérienne (en route et à l'atterrissage) mais également la formation du personnel navigant et la vérification du niveau de sécurité des aéronefs.

Il faut également mentionner la sûreté sur les aérodromes dont le dispositif a notamment pour objet d'assurer la prévention des actes terroristes.

I. LA NAVIGATION AERIENNE

Un indice de sécurité est fourni par les statistiques d'incidents graves de contrôle : pour 100 000 mouvements, le nombre de ces incidents est passé de 4,81 en 1977 à 3,37 en 1980 et à 3,33 en 1981. L'amélioration apparue depuis 1979, essentiellement due à la mise en oeuvre d'un programme d'assistance automatique à la détection des conflits, se poursuit. Les efforts entrepris au cours des dernières années devraient entraîner, à moyen terme, une fluidité et une sécurité accrues du transport aérien.

Par ailleurs, il convient de souligner avec satisfaction que les difficultés d'écoulement du trafic dans la région sud-est, sur lesquelles la Commission avait attiré l'attention et demandé des mesures, ont été partiellement résolues par le renforcement des effectifs et une meilleure organisation du travail.

Toutefois, des retards sont encore constatés, notamment en soirée, qui pourraient être résorbés par une meilleure utilisation des effectifs.

Ainsi, en dehors de quelques problèmes ponctuels, le plus souvent imprévisibles, l'écoulement du trafic aérien a retrouvé une fluidité certaine.

Par contre, la panne d'alimentation électrique du 19 mai 1982, survenue au Centre d'Athis-Mons, constitue un avertissement inquiétant : le non-fonctionnement des systèmes de secours et la durée exceptionnelle

de l'incident amènent à se poser des questions d'une particulière gravité même si la sécurité des vols n'a pas été mise en cause par cet incident.

Une analyse a été faite et des mesures ont été prises pour remplacer les éléments d'équipement dont la fiabilité n'était plus certaine.

Par ailleurs, une étude d'ensemble de la fiabilité du système français de contrôle du trafic aérien a été engagée pour déceler les points critiques éventuels et définir les modalités suivant lesquelles la mise hors service totale d'un centre de navigation aérienne pourrait être palliée par les autres.

1. Evolution des crédits : une priorité maintenue

Malgré les progrès significatifs enregistrés au cours des dernières années, l'incident d'Athis-Mons démontre à l'évidence que les efforts devront être poursuivis.

LE COUT BUDGETAIRE DE LA NAVIGATION AERIENNE (en millions de francs)

	Rappel variation 1982/1981	Crédits 1983	Variation 1983 82 (en %)
Fonctionnement	7	768,8	+ 16,1
Matériel	18	198,4	+ 11,6
Total dépenses ordinaires (D.O.)	9,2	967,2	+ 15,2
Equipement (crédits de paiement)	20,1	227,4	+ 42,2
TOTAUX D.O. + CP	10,8	1194,6	+ 19,5

Le projet de budget pour 1983 se situe dans la ligne des budgets précédents : la priorité active reconnue à la navigation aérienne porte sur les créations d'emplois, le renouvellement des matériels et l'achèvement du Centre de Reims.

Le système de perception des redevances de route auquel la France est partie avec dix autres pays européens, a pour objectif de mettre progressivement à la charge des usagers les coûts des services et des installations qu'ils utilisent : à ce titre, les recettes perçues par le Trésor

français (budget général) se sont élevées à environ 700 millions de francs en 1982 et devraient atteindre 840 millions en 1983 (dont 80 % sont payés en devises).

2. Les principales mesures nouvelles : la poursuite des programmes engagés.

a) Personnels : des recrutements importants

Les budgets 1981 et 1982 comportaient au total la création de 301 emplois et 436 transformations d'emplois. Le projet de budget pour 1983 complète cet effort puisqu'il comporte 108 créations d'emplois et 285 transformations d'emplois.

Ces emplois s'inscrivent notamment dans le cadre de l'amélioration du service et dans la perspective de l'ouverture du nouveau centre de contrôle régional de Reims, qui devrait intervenir fin 1982 ou début 1983.

b) Renouvellement des matériels

Le matériel technique affecté à la navigation aérienne constitue un système complexe, en constante évolution, dont le renouvellement, en fonction de l'obsolescence physique ou technologique, ne peut être que progressif. Il existe donc dans le système français de navigation aérienne des éléments dont la fiabilité diminue comme l'a démontré l'incident d'Athis-Mons.

Il est donc impératif que l'effort financier engagé au cours des dernières années soit poursuivi pour remplacer au plus tôt les matériels peu fiables et, en tout état de cause, maintenir un rythme de renouvellement des matériels assurant une garantie de sécurité.

En plus d'une autorisation de programme de 25 millions de francs pour le matériel informatique, les crédits sont principalement consacrés aux matériels techniques (171,8 millions de francs) et devraient permettre des améliorations dans les domaines suivants : moyens des centres régionaux (83,4 millions de francs), chaîne radar (58 millions de francs), liaisons radio-électriques au sol (16,5 millions de francs), aides radio-électriques au sol (11 millions de francs), assistance automatisée au contrôle du trafic aérien (22 millions de francs).

3. Une interrogation : les modalités éventuelles de la reconnaissance d'un droit de grève pour les contrôleurs aériens

En vertu des dispositions législatives actuelles (loi n° 64-650 du 2 juillet 1964), la grève est interdite aux personnels du contrôle aérien. Un projet est actuellement à l'étude qui, en contrepartie de l'instauration « d'un service minimum », permettrait aux « aiguilleurs du ciel » d'avoir recours à la grève.

La Commission met en garde contre les éventuelles conséquences d'un tel projet, tant pour les compagnies aériennes que pour les usagers. En effet, la suppression de nombreux vols qui ne manquera pas de résulter de l'exercice de ce droit de grève constituera une gêne considérable et intolérable pour les usagers.

II. FORMATION AERONAUTIQUE, CONTROLE TECHNIQUE ET SURETE.

De toute évidence, la qualité de la formation aéronautique et du contrôle technique constitue un facteur déterminant de la sécurité aérienne.

En 1980, la Commission avait attiré l'attention sur l'insuffisance des effectifs du service chargé de la certification des aéronefs, opération capitale tant pour des raisons de sécurité que pour les raisons commerciales. Le budget pour 1982 comportait des mesures permettant d'entreprendre à terme (c'est-à-dire après une période indispensable de formation) le renforcement progressif des effectifs. Le projet de budget pour 1983 poursuit cette action.

1. Les crédits pour 1983 : une reconduction.

Leur évolution est retracée dans le tableau ci-dessous.

	1982	1983	Variation (en %)
Dépenses ordinaires	143,1	156	+ 9
Autorisations de programme	15,8	17,3	+ 9

En millions de francs

Par suite des mouvements de transfert de crédits (portant sur 4,6 millions de francs) et des mesures d'économie (1,6 million de francs), les

évolutions globales ne font pas apparaître la forte augmentation (+ 44,9 %) de la subvention destinée au développement des activités d'aviation légère en faveur des jeunes : d'une année sur l'autre, les crédits passent de 11,8 millions de francs à 17,1 millions de francs.

L'évolution des dépenses ordinaires est marquée par une stricte limitation des moyens de fonctionnement, sans doute inférieure à l'évolution des coûts (notamment du carburant).

Par ailleurs, la diminution des besoins de formation et de perfectionnement des personnels navigants (résultant de la crise du transport aérien) provoque un sous-emploi des centres de formation qui ne peut être compensé que par des contrats de formation passés avec des compagnies aériennes étrangères.

En ce qui concerne les autorisations de programme, le projet de budget pour 1983 servira à financer, à un rythme extrêmement lent, le renouvellement de la flotte monomoteur (un crédit de 7,43 millions de francs est demandé alors que la flotte peut être estimée à 250 millions de francs).

2. L'aide aux associations : un accroissement significatif

Les crédits de subvention pour la formation aéronautique inscrits au cours des dernières années et pour 1983 se répartissent de la façon suivante.

AIDE AUX ASSOCIATIONS

	Prévisions 1982	Esquisse 1983
1. Subventions de fonctionnement aux Fédérations aéronautiques et à l'Aéro-Club de France et aux Associations	65	640
2. Propagande, récompenses, participation à des manifestations diverses	360	350
3. Primes en faveur de la formation des jeunes : bourses de pilotage (vol à moteur et vol à voile)	5.050	7.600
4. Primes d'efficacité aux Associations	3.200	3.200
5. Aides aux constructeurs amateurs	200	250
6. Interventions au profit d'activités aéronautiques spécifiques exercées par divers organismes	1.791,7	3.920
7. Fonds de prévoyance	40	40
TOTAL	10.706,7	16.000

(en milliers de francs)

La mesure nouvelle inscrite au projet de budget pour 1983 (+ 5 300 000 francs) sera consacrée principalement à l'accroissement des concours aux associations (au nombre de 450 pour les associations « vol à moteur ») afin de développer les activités d'aviation légère en faveur des jeunes.

Les principales mesures concernent le vol à moteur, pour lequel il est prévu une majoration de plus de 60 % des bourses pour les jeunes, et le vol à voile : la fédération française de vol à voile utilisera la plus grande part des ressources attribuées par l'Etat à réduire le coût de la formation des jeunes, grâce au financement de l'achat de treuils, au préfinancement de certaines opérations (acquisition de matériels aériens, formation d'instructeurs), à la création de stages intensifs d'aéromodélisme avec initiation au vol à voile et à la diversification des stages d'initiation.

Par ailleurs, l'Administration a poursuivi son action dans le domaine de la formation des pilotes et de la sécurité de l'aviation privée sous trois formes :

- une action de sensibilisation aux problèmes de sécurité,
- une action de formation (édition d'un manuel du pilote à 40 000 exemplaires et d'un guide de l'instructeur),
- une action d'incitation par une modification des critères d'attribution des aides de l'Etat.

CHAPITRE VI

LA METEOROLOGIE

La sécurité des personnes, des circulations aérienne, maritime et terrestre, l'information des divers secteurs économiques constituent quelques unes des missions essentielles de la météorologie.

La demande d'information et de renseignements croît rapidement dans trois domaines : la connaissance de l'atmosphère, la prévision du temps et la fourniture de renseignements aux usagers.

Les programmes pour 1983 ont pour objectif d'assurer la continuité des actions de recherche fondamentale et appliquée, l'amélioration des informations destinées aux usagers et la rénovation des moyens.

1. Les crédits de la météorologie

Au cours des dernières années, l'évolution du budget de la météorologie a été caractérisée par une rigueur certaine, à l'exception de 1982, année au cours de laquelle les crédits de paiement et les autorisations de programme augmentaient respectivement de 22,3 % et de 19,4 % par rapport à 1981.

L'arrêt de la poursuite du transfert à Toulouse des installations de la Météorologie complique légèrement la présentation des crédits pour 1983, décrite dans le tableau ci-dessous.

LES CREDITS DE LA METEOROLOGIE EN 1983

	Rappel variation 1982 81 (en %)	Crédits 1983 (en millions de francs)	Variation 1983 82 (en %)
Personnel	+ 18,7	360,6	+ 23,7
Fonctionnement	+ 19,6	119,9	+ 14,3
Total dépenses ordinaires (D.O.)	+ 18,7	480,5	+ 15,6
Crédits de paiement (C.P.)	+ 34,5	73,9	47,3
Autorisations de programme	+ 19,4	83,8	- 16,4
TOTAUX D.O. + C.P.	+ 22,3	554,4	- 0,3

Compte non tenu des dotations relatives au transfert à Toulouse de certains services, les dépenses en capital sont les suivantes :

- autorisations de programmes : 53,4 millions de francs (+ 6,2 % par rapport à 1982)
- crédits de paiement : 58,9 millions de francs (+ 66,8 % par rapport à 1982).

Au total, le budget de la météorologie (hors transfert à Toulouse) progresse de 19,6 % (compte non tenu des annulations, portant sur le budget de 1982, de 25,1 millions de francs d'autorisations de programme et de 12,6 millions de francs de crédits de paiement intervenues le 18 octobre 1982).

En ce qui concerne les dépenses courantes, la principale caractéristique du projet de budget pour 1983 porte sur les créations d'emplois :

- 32 emplois techniques sont prévus (s'ajoutant aux 169 créations effectuées de 1980 à 1982) : cette mesure devrait permettre à la météorologie de s'implanter dans les trois ou quatre des onze départements dans lesquels elle n'est pas encore représentée.
- 5 créations d'emplois au titre de la recherche sont inscrites en 1983 (s'ajoutant aux 16 créations effectuées de 1980 à 1982).

Les autorisations de programme pour les équipements techniques et informatiques s'établissent à 47,45 millions de francs (+ 5,4 % par rapport à 1982) et seront principalement affectées aux opérations suivantes :

- le renforcement des moyens informatiques (27,1 millions de francs),
- le remplacement des gros matériels d'observation et de transmission (11 millions de francs),
- l'amorce de l'automatisation du réseau (2,4 millions de francs).

2. Le transfert à Toulouse

Décidé par le Gouvernement en 1972 et confirmé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire en 1979, le transfert à Toulouse de certains services de la météorologie devait s'opérer en quatre

phases (phase I. Ecole et recherche ; phase II. Service météorologique métropolitain ; phase III. Centre technique et du matériel ; phase IV. Direction). La première phase a été scindée en trois tranches.

A la fin 1982, le coût total des opérations réalisées s'élèvera à 278 millions de francs, soit un coût largement supérieur aux prévisions initiales.

En 1982, des autorisations de programme d'un montant de 50 millions de francs avaient été inscrites dans la loi de finances, ramené à 26 millions de francs du fait des mesures de blocage décidées en début d'année par le Gouvernement. Le budget 1983 prévoit 30,4 millions de francs pour terminer la phase I du transfert.

Le coût de l'opération ainsi que des difficultés d'ordre pratique posées par une éventuelle poursuite du programme ont conduit le Gouvernement à décider que cette opération prendrait fin à la phase I.

3. Le programme METEOSAT

Ce programme de satellite géostationnaire, à l'origine projet français, a été réalisé en tant que programme facultatif de l'Agence spatiale européenne par huit pays.

En novembre 1977, le premier modèle de vol a été mis en orbite et a rempli avec un plein succès les missions nominales prévues jusqu'en novembre 1979, époque depuis laquelle continuent d'être assurées certaines missions de télécommunications (collecte des données des stations automatiques).

Le deuxième modèle de vol a été lancé le 19 juin 1981 sur le troisième tir de qualification d'ARIANE.

Les discussions, après une longue interruption, ont récemment repris sur l'engagement d'un futur programme opérationnel. Ces retards expliquent qu'aucune inscription budgétaire n'ait été prévue en 1982 et 1983.

L'intérêt économique, scientifique et technique des satellites météorologiques n'est plus à démontrer : le bénéfice économique d'un satellite tel que METEOSAT a été estimé à plusieurs fois son coût en ce qui concerne les pays européens auquel s'ajoute l'aide considérable apportée par ce type de satellite aux pays africains.

4. Les projets d'amélioration du service de la météorologie

Les crédits inscrits en 1983 devraient contribuer à l'amélioration du service par :

– l'accroissement progressif du nombre de centres météorologiques départementaux,

– l'amélioration du système d'observation (réseau de mesures automatiques, réseau de radars et densification des mesures en mer),

– l'amélioration de la prévision à courte échéance.

AMENDEMENT

Article 30

ETAT C TRANSPORTS II.- AVIATION CIVILE

Titre V.

– Autorisations de programme	11 134 254 000 F
Réduire ces autorisations de programme de	30 000 000 F
– Crédits de paiement	6 404 000 000 F
Réduire ces crédits de paiement de	27 000 000 F

EXPOSE DES MOTIFS

En supprimant les crédits inscrits au chapitre 53-22 article 80, « Provision à répartir », la commission manifeste une double préoccupation :

– formelle : il ne lui paraît pas souhaitable d'encourager, dans la présentation du budget, l'inscription de crédits sans affectation précise.

– fondamentale : le chapitre budgétaire « Programmes aéronautiques civils » ne comporte pas de façon apparente une inscription budgétaire manifestant une intention affirmée d'engager des recherches sur les parties « haute pression » des moteurs civils et de procéder à des développements particuliers pour la motorisation de certains hélicoptères.

Or, le développement de ces programmes pourrait accroître l'indépendance technologique de la construction aéronautique française.

Cet amendement, s'il est voté, permettra au Gouvernement de traduire cette volonté par une initiative appropriée.

Au cours de sa séance du 3 novembre 1982, la commission a approuvé le rapport, les observations et l'amendement présentés par M. Jean-François PINTAT, rapporteur spécial (voir examen en commission).

Au cours de ce débat auquel ont notamment participé M. Geoffroy de MONTALEMBERT, vice-président, M. Maurice BLIN, rapporteur général et M. Yves DURAND, la commission a décidé, sous réserve des observations présentées au début de ce rapport, de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1983 de l'Aviation civile et de la Météorologie.