

—
SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

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 1979, 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° 29

Transports

III. — AVIATION CIVILE ET METEOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 39), 575 (tome XVIII) et in-8° 79.

Sénat : 73 (1978-1979).

Loi de finances. — Aérodrômes. Aviation civile. Constructions aéronautiques. Météorologie nationale. Transports aériens.

SOMMAIRE

	Pages
— Présentation synthétique des crédits demandés pour 1979	3
— Résumé des débats de la commission	5
CHAPITRE PREMIER. — Administration centrale des services extérieurs ..	7
CHAPITRE II. — Navigation aérienne	10
CHAPITRE III. — Bases aériennes	14
Section 1. Crédits prévus pour les bases aériennes	14
Section 2. Aéroport de Paris (situation financière, programme d'investis- sement)	16
CHAPITRE IV. — Construction aéronautique	20
Section 1. Crédits prévus pour le programme Concorde	22
Section 2. Le programme Airbus	23
Section 3. Le programme de moteur CFM-56	26
Section 4. Le projet d'avion nouveau moyen courrier	27
CHAPITRE V. — Services des transports aériens	30
Notes complémentaires sur Air France (contrat d'entreprise, subventions, situation financière)	34
CHAPITRE VI. — Formation aéronautique et contrôle technique	37
CHAPITRE VII. — Ecole nationale de l'aviation civile	39
CHAPITRE VIII. — Météorologie nationale	40

PRESENTATION SYNTHETIQUE DES CREDITS DEMANDES POUR 1979

Structure et évolution du budget de l'aviation civile en 1979.

ACTIONS	ENSEMBLE DES DEPENSES ordinaires et des crédits de paiement pour les dépenses en capital			AUTORISATIONS de programme	
	PART de chaque action dans le total des crédits (%)	CREDITS prévus pour 1979 (MF)	VARIA- TION par rapport à 1978 (%)	PREVUES pour 1979 (MF)	VARIA- TION par rapport à 1978 (%)
Administration centrale et services extérieurs .	8,4	297,4	+ 12,5	8,6	+ 18
Navigation aérienne	19,3	682,2	+ 2	144	+ 25,1
Bases aériennes	8,9	313	+ 33	86	— 11
Construction aéronauti- que	34,3	1 212	+ 0	1 148,3	+ 8,8
Transports aériens	11,9	420,1	— 0,9	1,6	— 4,6
Formation et contrôle ..	4,3	150,4	+ 27,6	34,5	+ 2,7
Ecole nationale de l'avia- tion civile	1,5	51,3	+ 11,1	2	— 40
Météorologie	11,4	402,9	+ 31,9	108,3	+ 3,8
Total	100	3 529,3	+ 6,9	1 533,3	+ 8,2

Le budget de l'aviation civile et de la météorologie atteindra 3,5 milliards de francs en 1979, en augmentation de 6,9 % par rapport à 1978. Les autorisations de programme (1,5 milliard) augmentent de 8,2 %.

Les principales caractéristiques de ce budget sont résumées ci-après :

— **Administration centrale et services extérieurs.**

On notera la création de 2 emplois (114 000 F) et la participation du ministère à la mise en place de l'institut Auguste Comte (770 000 F).

— **Navigation aérienne.**

94 emplois sont créés (coût de la mesure : 8,4 millions de francs).

S'agissant des dépenses en capital, les crédits de paiement sont en diminution sensible mais les autorisations de programme augmentent nettement, essentiellement en raison du lancement du nouveau centre de Reims et de la modernisation de l'équipement informatique (système dit « CAUTRA IV ») des centres régionaux de l'Ouest et du Sud-Est.

— Bases aériennes.

L'augmentation importante des crédits de paiement est liée à l'exécution d'opérations engagées antérieurement (Nice, Marseille, Toulouse). Les autorisations de programme sont au contraire en régression sensible, comme l'année précédente (à noter le lancement d'une opération nouvelle concernant la piste de l'aéroport de Strasbourg : 5 millions de francs).

— Construction aéronautique.

En autorisations de programme, les dotations des principaux programmes évolueront comme suit :

	1977	1978	1979
	(millions de francs)		
Airbus	45	227	503
Avion nouveau moyen courrier	0	75	25
Moteur CFM 56	370	441,8	510
Hélicoptère Super-Puma	35	42,4	28,3
Etudes	62,8	69,3	71,3

— Transports aériens.

La subvention à Air Inter pour le surcoût des Mercure atteindra 22,5 millions de francs en 1979 (+ 8 % par rapport à 1978).

La subvention à Air France est en légère diminution (394,8 millions de francs en 1979 au lieu de 400 millions de francs en 1978) mais il est d'ores et déjà acquis qu'elle devra être augmentée. Elle correspond à l'exploitation des Concorde (218,4 millions de francs), des Caravelle (86,4 millions de francs) et à la partition Orly/Roissy (90 millions de francs).

— Météorologie nationale.

Le transfert de certains services à Toulouse nécessite, pour l'achèvement de la première phase de l'opération, une ouverture d'autorisations de programme de 43,2 millions de francs qui s'ajouteront aux 46,8 millions de francs ouverts en 1978.

RESUME DES DEBATS DE LA COMMISSION

Après avoir entendu le 26 septembre **M. Le Theule**, ministre des Transports, la commission a examiné le 18 octobre les crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

Au cours de cette réunion, votre rapporteur a commencé par évoquer les problèmes de la **navigation aérienne** en rappelant tout d'abord que les revendications des personnels concernent la sécurité, le droit de grève, les rémunérations et les conditions de travail. La création d'un établissement public serait, selon votre rapporteur, de nature à faciliter la solution de certains problèmes (sans pour autant résoudre toutes les difficultés) que posent ces revendications dans la mesure où cela donnerait une plus grande souplesse pour la fixation des rémunérations et pour le recouvrement des redevances ou des contributions qui sont actuellement soumises à la procédure du fonds de concours.

Le malaise des personnels de la navigation aérienne a donné lieu à un large débat.

Evoquant une visite qu'il a faite à l'aéroport de Mulhouse-Bâle, **M. Poncelet** a estimé que la tâche des contrôleurs de la navigation aérienne était rendue plus difficile non seulement en raison de l'augmentation du trafic mais aussi en raison des modifications des caractéristiques des appareils qui sont en particulier de plus en plus rapides.

Répondant sur ce point à une question de **M. Alliès**, votre rapporteur a indiqué que, de 1965 à 1978, le nombre des fonctionnaires de la navigation aérienne était passé de 2 891 à 4 535 (soit une augmentation de 57 %) alors que dans le même temps le nombre des mouvements contrôlés par les centres en route passait de 657 000 à 1 600 000 (soit une augmentation de 143 %).

M. Ballayer a estimé que, pour la compréhension de ces chiffres, il fallait aussi tenir compte de la modernisation des équipements.

M. Edouard Bonnefous, président, a estimé que, compte tenu de leurs responsabilités, les personnels de la navigation aérienne ne pouvaient avoir le droit de faire grève d'autant plus que, par sa position géographique, la France exerce en matière de circulation aérienne des responsabilités internationales.

Selon **M. Alliès**, il convient de distinguer nettement le problème de la sécurité et celui du droit de grève.

M. Chazelle a regretté que, dans beaucoup de domaines où la sécurité des citoyens est en cause (police, justice, navigation aérienne), les moyens en personnels mis en œuvre soient insuffisants.

Il a rappelé que la suppression du droit de grève avait donné lieu à des compensations au bénéfice des personnels concernés.

Intervenant sur ce point, **M. Poncelet** a estimé que les avantages qui, à l'origine, avaient compensé la suppression du droit de grève avaient été érodés et que le Gouvernement n'avait pas su engager à temps les négociations nécessaires pour que les personnels concernés ne se sentent pas acculés à des décisions dont les conséquences ont été fâcheuses.

M. Debarge a souhaité que l'on effectue une comparaison avec les pays étrangers tant en ce qui concerne les effectifs et les moyens techniques que les rémunérations. Il a regretté que, dans la navigation aérienne comme dans l'ensemble de la fonction publique, les primes diverses constituent une part excessive des rémunérations.

Concluant le débat, **M. Edouard Bonnefous**, président, a déclaré que l'on pouvait donner satisfaction aux contrôleurs de la navigation aérienne en ce qui concerne les problèmes matériels et l'augmentation des effectifs mais que la sauvegarde de la sécurité du transport aérien et les responsabilités internationales de la France interdisaient que l'on accorde le droit de grève aux personnels concernés.

Passant à l'examen des crédits consacrés à la construction aéronautique (1 148 millions de francs en autorisations de programme), votre rapporteur a fait le point sur la situation du programme Airbus en soulignant que l'un des problèmes posés maintenant tenait à la longueur des délais de livraison et en précisant que le lancement de la version B 10 avait pour effet de reporter le seuil de rentabilité du programme de 360 à 700 ou 800 appareils (ce qui constitue un tiers des évaluations actuelles du marché potentiel de ce type d'avion).

Le Président Bonnefous a renouvelé les critiques que lui inspire le coût de Concorde, programme pour lequel notre pays a dépensé l'équivalent de 18 milliards de francs 1978, auxquels s'ajoute maintenant le déficit d'Air France.

Votre rapporteur a enfin précisé que la subvention accordée à Air France (394,8 millions de francs en 1979) devait compenser pour partie le coût de Concorde, celui du maintien de l'exploitation des Caravelle et celui de la partition de l'implantation d'Air France entre Orly et Roissy. Le rapporteur spécial a indiqué que la subvention prévue au titre du Concorde (218,4 millions de francs) devrait vraisemblablement être majorée de 50 millions et que la subvention pour le maintien en exploitation des Caravelle ne tenait pas compte de la perte de clientèle provoquée par la concurrence sur certaines destinations d'avions plus modernes.



Sous le bénéfice des observations contenues dans ce rapport, votre Commission des finances vous propose, dans sa majorité, d'adopter les crédits pour 1979 de l'Aviation civile et de la Météorologie.

CHAPITRE I

ADMINISTRATION CENTRALE ET SERVICES EXTERIEURS

Certaines modifications (transferts et virements) affectent la présentation des crédits demandés pour 1979 au titre de l'administration centrale et des services extérieurs. Il en est tenu compte dans le tableau ci-dessous.

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

(en millions de francs)

	1978	1979		VARIATION avant transferts et virements (en %)
		AVANT transferts et virements	APRES transferts et virements	
1. Dépenses ordinaires :				
Administration centrale	86	96,2	90,6	+ 11,9 %
Services extérieurs	177,7	200,4	201,3	+ 12,8 %
2. Crédits de paiement prévus pour les dépenses en capital (1) .	4,85	5,5	5,5	+ 13,4 %
Total	268,55	302,1	297,4	+ 12,5 %
Autorisations de programme (1) .	7,2	8,5	8,5	+ 18 %

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

Les effectifs des services concernés s'établissent comme suit au 31 décembre 1978.

	ADMINISTRATION centrale	SERVICES extérieurs
Titulaires	567	1 380
Contractuels	13	94
Ouvriers		1 343
Total	580	2 817

Les majorations de crédits demandées pour les dépenses ordinaires correspondent essentiellement à l'augmentation des rémunérations, à des aménagements statutaires (en particulier poursuite de la politique de résorption de l'auxiliariat, régularisation de la situation des personnels d'appoint) et indemnitaires et à l'ajustement des dépenses de fonctionnement et d'entretien. On notera la création de deux emplois à l'administration centrale (coût de la mesure : 114 375 F), la participation du ministère des transports à la mise en place de l'institut Auguste Comte (coût de la mesure : 770 000 F) à la fondation de la vocation (1 200 F), au comité du souvenir Nungesser et Coli (+ 10 000 F) et au centre d'information et de documentation sur le bruit (+ 10 000 F).

Créé par un décret du président de la République en date du 26 juillet 1977 (complété par un décret du 7 février 1978 qui en fixe le régime administratif et financier) l'Institut Auguste Comte pour l'étude des sciences de l'action doit être rattaché à l'Ecole polytechnique.

Aux termes de ce décret, cet institut constituera un centre de perfectionnement et d'études qui aura pour mission :

« — de dispenser une formation complémentaire portant sur les conséquences économiques et internationales de l'évolution des sciences et des techniques ainsi que sur les problèmes humains liés à l'évolution des structures de production et à la réalisation des grands programmes d'équipement ;

« — d'entreprendre des études et des recherches dans ces domaines. »

Cet institut doit accueillir des ingénieurs ayant une expérience professionnelle de plusieurs années ayant confirmé « leurs aptitudes à occuper des emplois de responsabilité ».

Dans sa phase constitutive, l'institut bénéficie d'un financement interministériel, ce qui explique qu'un crédit soit inscrit à son profit dans le budget de l'Aviation civile.

Les crédits d'équipement concernent divers travaux immobiliers, en particulier la poursuite de l'aménagement du centre d'accueil du personnel à Montégut (4 millions en 1979), des aménagements de cantines dans les régions aéronautiques (2,1 millions de francs) et des acquisitions à Rennes (1 million de francs) :

1. La décision de construire le centre polyvalent de Montégut a été prise en 1976, et le déroulement de l'opération a été prévu de 1976 à 1981.

Depuis 1976, les financements se présentent ainsi :

	1976	1977	1978	TOTAL
Autorisations de programmes affectées (A.P.) ..	905 000	2 689 000	2 960 000	6 554 000
Crédits de paiement consommés (C.P.)	10 000	220 000	3 800 000 (Prévisions)	4 030 000

L'échéancier d'achèvement se présente de la façon suivante :

	1979	1980	1981	TOTAL
Autorisations de programmes affectées (A.P.) ..	4 000 000	4 000 000 (a)	—	8 000 000
Crédits de paiement consommés (C.P.)	4 200 000	4 600 000	1 724 000	10 524 000

(a) Majoré éventuellement pour actualisation des prix.

2. L'opération prévue à Rennes consiste en un achat de terrain en vue d'implanter certains services de l'aviation civile.

CHAPITRE II

NAVIGATION AERIENNE

Crédits prévus pour la navigation aérienne.

(en millions de francs)

	1978	1979		VARIATION avant transferts et virements (en %)
		AVANT transferts et virements	APRES transferts et virements	
1. Dépenses ordinaires	462,7	542,5	544,25	+ 17,2 %
2. Dépenses en capital (crédits de paiement)	207	140,6	137,9	— 32,1 %
Total	669,7	683,1	682,15	+ 2 %
Autorisations de programme	115,1	146,7	144	+ 27,5 %

A) En ce qui concerne *les dépenses ordinaires*, les mesures nouvelles autres que celles qui découlent de l'augmentation générale des rémunérations dans la fonction publique concernent la création de 94 emplois (coût de la mesure : 8,4 millions de francs) (1), des transformations d'emplois permettant le reclassement indiciaire de 130 officiers contrôleurs et de 50 électroniciens (coût de la mesure : 1,7 million de francs) et l'amélioration des primes (coût de la mesure : 132 millions de francs).

Depuis 1970, les effectifs des différents corps de la navigation aérienne ont évolué comme suit :

	1970	1973	1976	1978	1979
Officiers contrôleurs	1 031	2 054	2 444	2 499	2 529
Électroniciens de la sécurité aé- rienne	627	886	991	1 041	1 071
Techniciens de l'aviation civile .	1 636	902	972	995	1 015
Autres corps	263	—	—	—	—
Total	3 557	3 842	4 407	4 535	4 615

(1) Trois ingénieurs de l'aviation civile, 11 ingénieurs d'études et d'exploitation, 30 officiers contrôleurs, 30 électroniciens, 20 techniciens de l'aviation civile.

De 1970 à 1978, les effectifs des services de la navigation aérienne se sont ainsi accru de 27,5 %. Dans le même temps, le nombre des mouvements contrôlés par les centres en route a augmenté de 52 %.

Par ailleurs, le nombre des ingénieurs et ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile doit passer de 831 en 1978 à 847 en 1979.

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

Navigation aérienne : dépenses en capital.
(en millions de francs)

	1976	1977	1978	1979
Autorisations de programme				
1. Etudes et recherche :				
Frais d'études		7,4	5,2	4,2
Achat de matériel informatique	9,5	2,1	1,9	2,1
Achat de matériels (enveloppe recherche)	14	13,8	12,4	15
Total (1)	23,5	23,3	19,5	21,3
2. Equipement-Métropole :				
a) Equipement d'intérêt national :				
— Service en route		96,3	64,9	86,9
— Approche et atterrissage	135	12,1	5,7	(a) 6,5
— Informatique		16,5	14	19,5
— Approche Roissy-Creil	0,5	0,3	0,2	0,2
b) Equipement d'intérêt régional	10,8	9,8	4	4
Total (2)	146,3	135	88,8	117,1
3. Equipement-Outre-Mer	12	11,2	6,8	5,6
Total des autorisations de programme	181,8	169,5	115,1	144
Crédits de paiement				
Etudes et recherche	10,6	23,2	20,1	16,4
Equipement Métropole	130	156,5	174,7	117,5
Equipement Outre-Mer	13,5	26,7	12,2	4
Total des crédits de paiement	154,1	206,4	207	137,9

(a) Dont 50 millions pour le nouveau centre régional de Reims.

Le projet de construction d'un Centre régional de navigation aérienne à Reims fait suite à de nombreuses études.

Dans une première phase, ces études ont abouti à la conclusion qu'il convenait de faire reposer le système de contrôle sur six centres (au lieu de quatre actuellement). Cela devait permettre à terme de limiter la dimension du centre de Paris à 25 secteurs (chiffre atteint en 1978 et qui va croître d'une unité par an jusqu'à l'ouverture de Reims).

Dans une deuxième phase (début 1974), la Direction de la navigation aérienne a orienté ses études vers les objectifs suivants :

- actualiser les prévisions de trafic et proposer le découpage à six centres le plus équilibré,
- procéder à la préétude d'un futur centre en route Nord,
- procéder à la préétude d'un futur centre en route situé en région lyonnaise.

Ces études ont conduit aux résultats suivants :

- la formule à 6 centres consiste à maintenir à Paris un centre de contrôle terminal pour la région parisienne et à donner au centre Nord vocation pour l'espace supérieur,
- la réalisation du centre Nord a commencé au mois de septembre 1976, pour une mise en service à la fin de 1982,
- trois sites avaient été retenus pour ce centre : Evreux, Orléans, Reims ; tant sur le plan technique et opérationnel que sur l'aspect cadre de vie, c'est Reims qui a été choisi.

Le coût de l'édification du centre de Reims est évalué à 200 millions de francs (coût 1978) se répartissant comme suit :

	(millions de francs)
1977 Achat des terrains	6,5
Etudes	4
1978 Etudes et génie civil	2
Achat de matériels :	
Visualisation radar, onduleurs et groupes électrogènes de secours, émetteurs et récepteurs V.H.F.-U.H.F., artère de jonction P.T.T.	20
1979 Génie civil :	
1980 Logements	5
Achat de matériels et installations :	
Téléphone de sécurité, faisceau hertzien, station air/sol, centrale énergie .	17
1981 Achat de matériels et installations :	
Système T.V., meubles de contrôle, imprimantes, télécommandes antennes air/sol	22
Achat et installation calculateurs Cautra LV.	20
1982 Achat matériels deuxième phase :	
Visualisation radar, radar secondaire	20
Achat mobilier	4

Ouverture du centre avril 1983 première tranche.

1983 Achat et installation des matériels deuxième phase :

Système T.V., meubles de contrôle, imprimantes, téléphone de sécurité, installation du radar secondaire.

1984 Installation deuxième phase.

Mise en service deuxième tranche premier trimestre 1985.

Coût total : 200 millions de francs.

Les terrains sont acquis et l'avant projet sommaire est approuvé. Le marché concernant le Génie civil devrait pouvoir être signé au tout début de l'année 1979.

Les autres opérations d'équipement inscrites dans le budget de 1979 concernent :

a) *Le renouvellement avec amélioration des performances du système de traitement informatique du contrôle en route (C.A.U. T.R.A.).*

Le système actuel installé au début des années 1970 ne pourra plus faire face au trafic à partir de 1982 environ. Le programme de renouvellement commencera dès 1980 avec le centre de Brest et s'étendra jusqu'en 1985 (1 centre par an). Cette opération représente un montant de crédits de l'ordre de 20 millions de francs par an depuis 1977.

b) *L'amélioration des liaisons air-sol.*

Cette opération comportera à la fois la construction de stations d'émission et réception reliées de façon autonome à chaque centre (Paris, Brest, Reims) et l'amélioration des autres stations suivant les nouvelles techniques actuellement disponibles. Un programme s'étalant sur cinq à sept ans est en cours d'exécution depuis 1977 pour un coût annuel d'environ 15 millions de francs.

Enfin, il est prévu des mesures conservatoires pour augmenter la durée de vie de certains équipements.

CHAPITRE III

BASES AERIENNES

SECTION 1

Crédits prévus pour les bases aériennes.

(en millions de francs)

	1978	1979	VARIATION avant transferts et virements (en %)
1. Dépenses ordinaires	150,4	170,0	+ 13,0
2. Dépenses en capital (crédits de paiement) ..	84,8	143,0	+ 68,6
Total	235,2	313,0	+ 33,0
Autorisations de programme	96,7	86,0	— 11,1

Les effectifs en service dans les bases aériennes au 31 décembre 1978 s'élèvent à 2 710.

1. *Au titre des dépenses ordinaires*, aucune mesure réellement nouvelle n'est à signaler.

Les crédits prévus au chapitre 45-61 pour les dépenses faites pour le compte des administrations publiques par l'aéroport de Bâle-Mulhouse passent de 746 000 francs à 984 000 francs pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Pour l'Aéroport de Paris, la dotation correspondante passe de 10,4 à 11 millions de francs.

Dans les années passées, Aéroport de Paris recevait de l'Etat des dotations en capital en constante diminution (100 millions de francs en 1976, 80 millions en 1977 et 40 millions en 1978). Aucune dotation n'est prévue en 1979.

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.

(en millions de francs)

	1977	1978	1979
Autorisations de programme			
1. Frais d'études	1,6	1,7	1,65
2. Equipement Métropole :			
Equipement d'intérêt national	53,1	40,5	29,4
Equipement d'intérêt régional	28,1	21	14,5
Mesures de sûreté	4,3	3,6	4,6
3. Equipement Outre-Mer	29,5	29,9	29,8
Total des autorisations de programme	116,6	96,7	79,95
Crédits de paiement :			
Frais d'études	0,8	0,8	2,7
Equipement Métropole	42,5	61,2	98,0
Equipement Outre-Mer	16,4	22,8	34,5
Total des crédits de paiement	59,7	84,8	135,2

Comme on l'avait déjà constaté l'année précédente l'augmentation des crédits de paiement prévus pour 1979 correspond à l'exécution d'opérations engagées dans les années antérieures puisque les autorisations de programme sont une nouvelle fois en diminution très nette.

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

1. Nice-Côte d'Azur

Une somme de 3,65 millions de francs est demandée pour cet aérodrome dont 1,65 million de francs pour les aménagements non liés à l'extension sud, notamment pour des travaux de réfection de logements et de réfection du réseau électrique.

Pour l'extension sud, il est seulement prévu 2 millions au titre des études et contrôles.

2. Marseille-Marignane

Une somme de 1,97 million de francs est prévue pour divers travaux et études, notamment pour la réfection du réseau électrique de sécurité et l'étude de la pollution de l'étang de Vaine.

3. Toulouse-Blagnac

Une somme de 3 millions de francs est prévue pour la réfection de la piste (en participation à 50 % avec la Chambre de commerce gestionnaire).

4. Strasbourg

Au nombre des pistes dont la réfection s'avère d'une extrême urgence figure celle de Strasbourg : à cet effet, une somme de

5 millions de francs a été prévue. Le financement de l'opération est assuré avec la participation du ministère de la Défense et des collectivités locales.

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

(en millions de francs)

	1977	1978	1979
Martinique	0,95	3	3,5
Guadeloupe	0,2	4	1
Guyane	3,3	5	2,8
Réunion	2,8	2,3	2,5
Mayotte	0,5	2,3	2,1
Saint-Pierre-et-Miquelon	1,4	0,5	0,9
Polynésie	9,4	1,6	1,9
Nouvelle-Calédonie	1,9	2,8	1,35

SECTION 2

AEROPORT DE PARIS

A. — Situation financière.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution de la situation financière d'aéroport de Paris. Il en ressort que le compte d'exploitation est proche de l'équilibre en 1977 et 1978 et qu'il devrait dégager un excédent en 1979 et 1980.

(en millions de francs courants)

	1977	1978 (1)	1979 (2)	1980 (4)
1. Section d'exploitation				
Produits	1 277	1 452	1 663	1 865
Charges (hors amortissements)	1 085	1 216	1 364	1 510
Marge brute d'autofinancement	192	236	299	355
Amortissements et provisions	201	229	232	247
Résultat d'exploitation	- 9	+ 7	+ 67	+ 108
2. Section des opérations en capital				
Recettes :	273	368	597	933
Dont :				
— Réinvestissement	166	236	299	355
— Dotation	80	40	—	209
				(4)
— Emprunts	—	30	231	240
			(3)	
— T.V.A. récupérable	18	30	60	108
— Divers	8	6	5	5
Prélèvement sur fonds de roulement	1	26	2	16
Dépenses (T.T.C.) :	273	368	597	933
Dont :				
— Investissements	164	248	472	804
— Service de la dette	109	120	125	129

(1) Année 1978 : il s'agit de l'état primitif de prévisions de recettes et de dépenses adopté par le conseil d'administration d'aéroport de Paris en décembre 1977.

(2) Année 1979 : il s'agit de l'avant-projet de l'état de prévisions de recettes et de dépenses adopté par le conseil d'administration d'aéroport de Paris en mars 1978 mais modifié pour tenir compte de la limitation à 472 MF au lieu de 519 MF (T.T.C.) du montant des investissements inscrits à la section des opérations en capital.

(3) Dont 150 MF accordés par le F.D.E.S.

(4) Prévisions figurant au plan d'entreprise 1979-1983.

Cependant les éléments donnés dans ce tableau doivent être complétés par l'évolution du taux d'autofinancement :

$$\text{taux d'autofinancement} = \frac{\text{marge brute d'autofinancement — Service de la dette (M.B.A.)}}{\text{Investissements hors taxes (S.D.)}}$$

	1977	1978	1979	1980
M.B.A. - S.D. (en millions de francs)	57	116	173	226
Taux d'autofinancement	39 %	53 %	38 %	28 %

Le niveau élevé atteint en 1978 par le taux d'autofinancement correspond à un niveau encore faible des dépenses d'investissement (218 MF hors taxes), coïncidant avec l'amélioration du résultat d'exploitation. En 1979 et 1980 l'amélioration du résultat d'exploitation ne permet cependant pas de maintenir le taux à ce niveau en raison des dépenses d'investissement prévu en 1979 et 1980 (respectivement 452 et 797 MF hors taxes) dues aux travaux de l'aérogare n° 2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Les efforts entrepris par l'aéroport de Paris, en concertation avec les compagnies aériennes, en particulier la compagnie nationale Air France, pour atténuer les discontinuités des dépenses d'investissement, ne permettent pas encore de supprimer celles-ci totalement, et l'établissement public se doit de mener une politique financière très rigoureuse, pour éviter que la structure de financement des investissements ne se détériore à nouveau, et ne conduise aux déséquilibres financiers qu'aéroport de Paris a connus avec la construction de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

De ce point de vue, l'établissement public a été amené à rechercher les moyens d'accroître l'autofinancement dégagé par le compte d'exploitation pour limiter les recours à l'emprunt à un niveau compatible avec le maintien d'une structure financière saine.

B. — Les investissements et leur financement.

La section des opérations en capital des budgets 1978, 1979 et 1980 est établie dans le but de mettre en service les trois premiers modules de l'aérogare n° 2 de Paris-Charles de Gaulle aux dates suivantes :

1981 : premier module, mise en service partielle.

1982 : premier module, mise en service complète.

1982 : deuxième module.

1983 : troisième module.

Par ailleurs la piste n° 2 devrait être disponible, à pleine longueur, au début de 1981.

Pour 1978 et 1979, le budget des opérations en capital d'Aéroport de Paris est présenté dans les deux tableaux suivants :

Section d'opérations en capital - Exercice 1978.

Montants T.T.C. (en milliers de francs)

DEPENSES					RECETTES			
Chapitre	Article	Nature des dépenses	Montants		Totaux	Chapitre	Nature des recettes	Montant
			Par article	Par chapitre				
		A. Dépenses d'investissement						
I		Aéroport Charles-de-Gaulle :				I	Réinvestissement d'exploitation	236 400
	1	— Acquisitions immobilières et opérations préliminaires	300			II	Dotation en capital	40 000
	2	— Voirie	6 100			III	Cessions d'immobilisations	
	3	— Réseaux	11 400			IV	Autres subventions d'équipement	5 600
	4	— Infrastructure	6 200			V	Remboursements de prêts et avances	
	5	— Bâtiments	95 500			VI	Emprunts F.D.E.S.	30 000
	6	— Equipements	7 200			VII	Prélèvement sur trésorerie	25 700
	9	— Autres opérations	300	127 000			T.V.A. récupérable sur investissements	30 400
II		Aéroport d'Orly		38 000				
III		Aéroport du Bourget		9 600				
IV		Aérodromes d'aviation de voyage		3 500				
V		Aérodromes d'aviation légère		3 500				
VI		Opérations communes		21 400	203 000			
VII		Frais d'études et de surveillance		38 500	38 500			
		B. Autres dépenses en capital						
VIII		Prêts, avances, acquisitions de titres de participation		7 000	7 000			
		Total des dépenses en capital			248 500			
		C. Service de la dette						
IX		Remboursement d'emprunts			119 600			
		Total des dépenses A + B + C			368 100			
							Total des recettes	368 100

Section d'opérations en capital - Exercice 1979

Avant-projet.

Montants T.T.C. (en milliers de francs)

DEPENSES					RECETTES																							
Chapitre	Article	Nature des dépenses	Montants		Totaux	Chapitre	Nature des recettes	Montant																				
			Par article	Par chapitre																								
I	1	A. Dépenses d'investissement				I	Réinvestissement d'exploitation	289 000																				
		Aéroport Charles-de-Gaulle :							II	Dotation en capital	—																	
		— Acquisitions immobilières et opérations préliminaires	300									III	Cessions d'immobilisations	5 000														
		— Voirie	15 500												IV	Autres subventions d'équipement	5 000											
		— Réseaux	36 000															V	Remboursements de prêts et avances	231 000								
		— Infrastructure	29 000																		VI	Emprunts (dont F.D.E.S. 150 000)	231 000					
		— Bâtiments	233 000																					VII	Prélèvement sur trésorerie	1 300		
		— Equipements	8 900																								T.V.A. récupérable sur investissements	60 200
		— Autres opérations	300	323 000																								
II		Aéroport d'Orly		41 500																								
III		Aéroport du Bourget		4 000																								
IV		Aérodromes d'aviation de voyage		3 000																								
V		Aérodromes d'aviation légère		4 000																								
VI		Opérations communes		26 200	401 700																							
VII		Frais d'études et de surveillance		62 000	62 000																							
		B. Autres dépenses en capital																										
VIII		Prêts, avances, acquisitions de titres de participation		8 000	8 000																							
		Total des dépenses en capital			471 700																							
		C. Service de la dette																										
IX		Remboursement d'emprunts			124 800																							
		Total des dépenses A + B + C			596 500																							
						Total des recettes	596 500																					

CHAPITRE IV

CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

Les crédits prévus pour la construction aéronautique évoluent de 1977 à 1979 selon le tableau suivant :

Crédits affectés à la construction aéronautique.

(en millions de francs)

	AUTORISATIONS de programme			CREDITS de paiement		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
1. Grands programmes (chap. 53-24)						
Concorde, développement	260	0	0	260	0	75
Concorde, démarrage de la série	280	100	0	280	250	60
Airbus	45	227	503	35	169	463
Mystère 50	0	0	0	25	85	15
Avion nouveau moyen courrier	0	75	25	0	75	10
Hélicoptère AS 332	9	1,5	0	9	1,4	0
Hélicoptère AS 330	11	3	0	9	5	0
Super Puma	35	42,4	28,3	35	42,4	28,3
Hélicostat	0	15	0	0	10	5
Moteur CFM 56	370	441,8	410	370	448	400
Moteur Makila (1 800 CV)	17	20,2	12,2	17	20,2	12,2
Etudes d'avions avancés	0	15	0	0	12	3
Développements exploratoires ..	15	25	31,5	12	15	20
Investissements divers	12	20	25	8	15	18
Equipements de bord	—	—	25	—	—	15,5
Aviation légère	—	—	7	—	—	6
Total	1 054	985,9	1 077	1 060	1 148,8	1 136
2. Etudes (chap. 53-21, art. 14 et 24 et chap. 63-90, art. 70 et 90)	62,8	69,3	(a) 71,3	63,8	61,6	74
Total général	1 116,8	1 055,2	1 148,3	1 123,8	1 210,4	1 210

(a) Dont :

- réduction des nuisances : 18,1 millions de francs ;
- réduction des consommations : 17,5 millions de francs ;
- compétitivité : 24,3 millions de francs.

La stabilité du montant de l'enveloppe financière consacrée à la construction aéronautique que traduit le montant des crédits prévus pour 1979 se situe dans le prolongement de la tendance régulière à la diminution de ces crédits observée dans les années antérieures et liée à la fin du programme Concorde.

Comme dans les années passées, les crédits affectés au programme Airbus sont en nette augmentation et atteindront, en 1979, 463 millions de francs en autorisations de programme et 503 millions de francs en crédits de paiement.

En revanche, les dotations ouvertes pour le projet de nouvel avion européen moyen courrier doté de deux réacteurs C.F.M. 56 est en diminution sensible, ce qui est compréhensible compte tenu de l'incertitude qui plane sur l'avenir du projet.

Le programme de moteur C.F.M. 56 continue de requérir en 1979 un effort du même ordre de grandeur (400 millions de francs) que dans les exercices précédents.

Les crédits demandés pour les programmes d'hélicoptères sont en diminution sensible.

Les dotations ouvertes depuis 1977 pour les développements exploratoires continuent d'augmenter régulièrement (31,5 millions de francs sont prévus en autorisations de programme en 1979). Il s'agit d'études portant en particulier sur la configuration de la voilure et sur l'allègement des matériaux.

Aucune dotation n'est demandée (en autorisations de programme) pour les études d'avions avancés. En revanche, une catégorie nouvelle d'études est prévue, en 1979 en ce qui concerne les équipements de bord (25 millions de francs en autorisations de programme).

Contrairement à l'année précédente, les crédits d'études proprement dits (71,3 millions de francs) ne sont pas en diminution mais en légère progression. Ils relèvent pour l'essentiel de l'enveloppe recherche et concernent principalement la réduction des nuisances (18,1 millions de francs), la réduction des consommations (17,5 millions de francs) et l'amélioration de la compétitivité (24,3 millions de francs).

SECTION 1

CREDITS PREVUS POUR LE PROGRAMME CONCORDE

Aucune autorisation de programme n'est demandée pour le programme Concorde mais des crédits de paiement d'un montant de 75 millions de francs pour le développement et de 60 millions de francs pour le démarrage de la série.

Le montant des crédits inscrits, depuis l'origine, pour le programme Concorde dans le budget de l'aviation civile s'établit ainsi :

(millions de francs)

	DEVELOPPEMENT	SERIE
Cumul des autorisations de programme fin 1978	8 493,3	1 850
Cumul des crédits de paiement fin 1978	8 349,8	1 790

Le développement de l'appareil se terminera fin 1978 pour la cellule, et fin 1980 pour le moteur.

Les crédits demandés pour 1979 au titre de la série sont affectés au remboursement des frais excédentaires supportés par les industriels, pour la fin de la fabrication des seize avions autorisés, les frais de support en service des appareils exploités par Air France et British Airways, et de maintien en état de l'outil de production. Ils serviront également à indemniser l'aérospatiale du manque de recettes subi sur les avions n° 1 et 2, qui ont servi aux essais de développement et qui ne sont pas commercialisables.

Les ventes d'appareils Concorde ainsi que les ventes de rechanges moteurs, d'équipements et de pièces détachées diverses entraînent le remboursement par les industriels des aides de l'Etat consenties au titre du développement de cet appareil.

Au 30 juin 1978 le montant des déclarations de recettes s'élevait à 63 104 526 francs.

SECTION 2

LE PROGRAMME AIRBUS

A. — Situation générale du programme.

La situation commerciale du programme était assez difficile il y a un an. Après s'être redressée à la fin de 1977, avec l'importante commande de la compagnie scandinave S.A.S., elle s'est nettement affermie depuis le début de l'année, d'abord en raison de la commande de la compagnie américaine Eastern Air Lines au printemps, et ensuite de commandes dans le sud-est asiatique (Pakistan, Malaisie) en Iran et en Europe (Olympic en Grèce et Laker en Grande-Bretagne, et prise d'option d'Iberia). A la fin septembre 1978, le carnet de commandes d'Airbus Industrie s'établit, pour les versions actuelles B 2 et B 4, à 119 commandes fermes et 54 options émanant au total de dix-huit compagnies aériennes.

Les chiffres ci-dessus comprennent les 54 appareils en service commercial auprès de 13 compagnies.

Pour le moment sont commercialisées les versions B 2 (250 passagers 3 000 km) et B 4 (250 passagers 5 500 km) et des perfectionnements techniques sont proposés à la clientèle pour suivre l'évolution des règlements de navigabilité et maintenir la compétitivité vis-à-vis des concurrents.

De plus, les compagnies aériennes peuvent maintenant choisir le type de moteur : soit General Electric, soit Pratt et Whitney. Si une compagnie en fait la demande, des moteurs Rolls-Royce pourront également être montés sur l'Airbus.

A la suite d'intentions précises d'achat émises début juillet 1978, par des compagnies de premier plan, **le lancement d'une nouvelle version appelée A 310** (anciennement dénommée B 10) a été décidée pour une mise en service fin 1982, début de 1983. Elle diffère essentiellement des versions B 2 et B 4 par un fuselage plus court et une voilure nouvelle optimisée pour ce fuselage, qui pourra contenir environ 200 passagers.

Selon les informations dont dispose votre rapporteur, le lancement de la version A 310 (dont le coût de développement est estimé à 4 milliards de francs 1978) aurait pour effet de reporter le seuil de rentabilité du programme de 360 à environ 800 appareils. Ce seuil de rentabilité pourrait être atteint aux alentours de l'année 1992. Il correspond à un tiers du marché mondial potentiel des avions de 190-270 places au cours de la prochaine décennie.

L'évolution des commandes d'Airbus commence à poser un problème de délai de livraison. Il ne reste plus d'ores et déjà que

six appareils livrables d'ici à 1981. Il est donc prévu de remonter progressivement la cadence de fabrication (qui avait été ramenée à un appareil par mois l'année dernière) pour la porter progressivement à 4 par mois (y compris la nouvelle version) à la fin de 1981 et éventuellement davantage ensuite. Votre rapporteur avait d'ailleurs fait observer l'année dernière (cf. p. 68 du précédent rapport) que le rythme de production de l'Airbus risquait de constituer un handicap face à la concurrence américaine. Ceci, compte tenu du nombre des ventes enregistrées cette année, est encore plus vrai aujourd'hui et on peut craindre les effets néfastes pour la promotion des ventes de l'Airbus des délais de livraisons qui seront nécessaires.

En particulier les fabricants français d'équipements risquent d'éprouver certaines difficultés pour adapter leurs productions à l'augmentation des cadences qui peuvent être envisagées. A ce propos on peut regretter que, compte tenu de la rapidité de l'évolution technique en cette matière les crédits d'études inscrits au budget 1979, en augmentation par rapport au budget 1978, restent insuffisants pour l'étude de productions nouvelles capables de faire face à la concurrence américaine et britannique.

B. — La participation britannique.

Le ministère français des transports a annoncé le 24 octobre dernier qu'un accord avait été réalisé sur la participation britannique au programme Airbus.

Le Royaume Uni adhérera à l'accord intergouvernemental conclu le 29 mai 1969 entre les gouvernements français et allemand.

La société British Aerospace entrera progressivement à compter du 1^{er} janvier 1979 dans le groupement d'intérêt économique Airbus-Industrie pour en détenir finalement 20 % des parts.

Créé en décembre 1970, Airbus-Industrie réunissait à parts égales (47,9 % chacune) l'Aérospatiale et la Deutsche Airbus (filiale de Messerschmidt-Bolkow-Blohm et de V.F.W.-Fokker), les 4,2 % restant étant détenus par la société espagnole C.A.S.A. qui a rejoint le consortium franco-allemand en avril 1972. La société britannique privée Hawker Siddeley, qui s'est depuis lors fondue dans British Aerospace, avait la qualité de sous-traitant privilégié et s'était vu confier la fabrication de la voiture.

L'entrée des Britanniques dans Airbus-Industrie aura pour conséquence de ramener à 37,9 % les parts respectives de l'Aérospatiale et de Deutsche Airbus. Elle s'accompagnera d'un versement de « droit d'entrée » de 50 millions de dollars.

British Aerospace obtiendra 15 % environ de la fabrication des versions B 2 et B 4 et 25 % du développement de la nouvelle version A 310.

C. — Les crédits engagés.

Les crédits budgétaires affectés à l'opération Airbus depuis l'origine sont les suivants :

(en millions de francs)

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
Avant 1968	20	19
1968	90	68
1969	0	23
1970	326	227
1971	330	310
1972	320	415
1973	326	290
1974	255	263
1975	132	184
1976	0	1
1977	45	35
1978	227	169
1979 (prévision)	503	463
Total	2 574	2 467

Les dépenses que l'on peut prévoir aujourd'hui concernant ce programme seront essentiellement affectées au développement de la version à 200 places de l'appareil (A 310).

Le coût du développement de l'A 310 est estimé à 4 milliards de francs 1978.

En l'absence de participation britannique et compte tenu de la part importante de travaux qui reviennent à la France dans le domaine des systèmes et équipements, la charge pour la France était estimée à 2 milliards de francs 1978 environ, soit 2,5 milliards de francs courants. Cette dépense est à étaler sur six à sept ans.

Avec une participation britannique estimée à 25 % du coût du développement, la charge pour la France sera environ de 1,5 milliard de francs, soit 2 milliards de francs courants étalés sur la même période de six à sept ans.

Les concours de l'Etat revêtent la forme d'avances remboursables au fur et à mesure de la vente des appareils de série.

Les remboursements effectués par la S.N.I.A.S. et la S.N.E.C.M.A. sont, à la date du 20 septembre 1978, les suivants :

- S.N.I.A.S. : 49 180 271 francs (dont 15 191 487 francs au titre de la participation de l'Etat espagnol au programme Airbus).
- S.N.E.C.M.A. : 4 054 872 francs.

SECTION 3

LE PROGRAMME DE MOTEUR C.F.M. 56 (10 tonnes de poussée)

Au plan technique, le programme de développement se poursuit de façon satisfaisante à la S.N.E.C.M.A. et chez General Electric, associée pour 50 % à la Société nationale dans le C.F.M. 56. Près de 4 500 heures d'essais aux bancs ont été exécutées et les essais en vol sur une Caravelle « banc volant » se poursuivent.

Au plan commercial, la première application du moteur devrait être la remotorisation du Boeing 707, que le constructeur américain se propose de livrer aux compagnies aériennes à partir de la fin 1980. Le nouveau moteur apportera une nette amélioration dans les domaines du bruit, de la pollution et de la consommation en carburant. Un projet de remotorisation du DC 8 est en cours d'examen avec Douglas.

Mais dans le secteur civil, le principal débouché attendu est constitué par le projet d'avion européen (JET) de 130/160 places doté de deux C.F.M. 56. Ce projet est actuellement dans l'incertitude (voir ci-après).

Dans le secteur militaire, ce moteur pourrait avoir également des débouchés et, en premier lieu, équiper les versions militaires du Boeing 707, dont l'avion de surveillance avancée AW-AC 5.

Au plan financier, le ministère des Transports estime que l'enveloppe initialement prévue pour la première phase du programme (c'est-à-dire jusqu'à la certification prévue pour 1979) sera respectée. Le financement de la S.N.E.C.M.A. est couvert à 85,5 % par l'Etat qui s'est engagé au titre du protocole conclu le 15 juillet 1976 à verser 1 453 millions de francs 1975 sous forme d'avances remboursables au fur et à mesure de la vente des moteurs de série. Un échéancier, adapté par les services de la Direction générale de l'aviation civile en fonction de l'avancement du programme, définit le rythme des versements à la S.N.E.C.M.A. Les sommes inscrites au projet de budget 1979 (410 millions de francs d'autorisations de programme et 400 millions de francs de crédits de paiement) couvrent également les dépenses d'investissement en moyens d'essais que l'Etat s'est engagé à mettre en place au centre d'essais des propulseurs de Saclay, qui relève du Ministère de la Défense.

Le montant, année par année, des crédits budgétaires affectés à la première phase du programme est le suivant :

(en millions de francs)

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
1972	10	10
1973	55	55
1974	80	61
1975	210	205
1976	436	436
1977	370	370
1978	441,8	448
1979 (prévision)	410	400
Total	2 012,8	1 965

Le coût de la deuxième phase (après certification) devrait être du même ordre que celui de la première.

SECTION 4

LE PROJET D'AVION NOUVEAU MOYEN-COURRIER

Estimant d'une part qu'il existait un besoin notable d'avions modernes moyen courrier dans la gamme des 120-160 places et d'autre part qu'une coopération équitable avec un constructeur américain exigeait au préalable un renforcement des moyens européens, le gouvernement français a proposé le 11 juin 1977 aux « gouvernements associés à l'Airbus ainsi qu'à d'autres gouvernements qui le souhaiteraient, d'étudier la construction en commun d'un nouvel avion moyen courrier équipé de moteurs C.F.M. 56 ».

Après avoir pendant quelques mois comparé les projets A 200 et BAC X 11, envisagés séparément par chacune des firmes S.N.I.A.S. et Bristh Aerospace, ces constructeurs, auxquels s'étaient jointes les firmes allemandes M.B.B. et V.F.W.-Fokker, ont défini en commun un nouveau projet, appelé « JET », très proche en fait du projet français A 200.

Cet avion est envisagé en deux versions, le JET 1 à 136 places, et le JET 2 à 163 places ne différant que par la longueur du fuselage. Ces deux versions sont prévues équipées de deux moteurs franco-américains de 10 tonnes C.F.M. 56 placés sous la voilure. Le fuselage permet l'installation de six passagers de front, avec couloir central.

L'utilisation des études, voire d'éléments provenant d'avions existants (Mercure, BAC 111...) a été particulièrement recherchée.

Le coût de développement d'un tel avion serait de l'ordre de 4 milliards de francs 1978 à partager entre les pays participants.

Parallèlement à ces travaux, la répartition des tâches et l'organisation industrielle des constructeurs a fait l'objet de discussions approfondies, portant sur l'ensemble des programmes Airbus et JET.

Il est acquis que ces deux types d'avions constitueraient avec leurs différentes versions, une famille cohérente produite par le même maître d'œuvre ; le groupement « Airbus Industrie ».

Après les études de marché globales qui avaient été menées en 1977 et avaient montré une perspective de marché de l'ordre de 400 unités d'ici 1992 pour le JET, une campagne de prospection commerciale a été entreprise en commun par les constructeurs.

Ses résultats en sont les suivants :

— La version JET 2, à 163 passagers, a suscité un certain intérêt mais la concurrence sur le marché des avions de cette taille est très vive.

— Les perspectives de la version JET 1, à 136 passagers, paraissent douteuses bien qu'il existe dans cette gamme de capacité un besoin d'avions à très court terme. La grande communauté prévue entre les deux versions, qui présente certains avantages opérationnels, pèse en effet sur les performances économiques du plus petit avion.

— La nécessité d'une structure industrielle unique, le consortium Airbus Industrie, capable notamment d'être l'interlocuteur des compagnies aériennes sur l'ensemble des produits de la coopération européenne a été confirmée.

En résumé, les études de marché ne donnent pas une réponse très claire : il y aura une demande assez forte localisée en Europe et dans le tiers monde (mais pas aux Etats-Unis) et elle se manifesterà aux alentours de 1985.

L'incertitude régnant actuellement sur l'orientation qui sera finalement adoptée par la Grande-Bretagne n'a pas permis de conclure les négociations industrielles et financières ni d'approfondir les discussions commerciales avec les clients potentiels.

Il est néanmoins prévu qu'Airbus-Industrie maintiendra le dialogue avec les compagnies aériennes en vue d'arriver progressivement à mieux cerner la définition et l'avenir de ce type d'avion dont elles auront certainement besoin.

C'est pourquoi des crédits d'un montant de 25 millions de francs en autorisations de programme et 10 millions de francs en crédits de paiement ont été insérés dans le projet de loi de finances pour 1979.

Ces crédits auront pour objet une participation financière, à l'ensemble des tâches à exécuter avant le lancement définitif du

programme dans un cadre de coopération internationale : participation aux actions commerciales envisagées, support technique nécessaire à cette participation, approfondissement de la définition des coûts, réalisation de maquettes et essais aérodynamiques en soufflerie pour y parvenir.

Sur les plans budgétaire et financier, le projet JET vient certes en compétition avec le développement de la nouvelle version A 310 de l'Airbus. Mais, à plus long terme, ce projet apparaît comme complémentaire de l'Airbus car il permettrait au groupement Airbus-Industrie de disposer d'une gamme complète d'appareils, atout décisif dans la concurrence.

CHAPITRE V

SERVICE DES TRANSPORTS AERIENS

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 1978	CREDITS prévus pour 1979
1. Dépenses ordinaires		
Titre III : fonctionnement	1,0	1,1
Titre IV : Subventions aux compagnies	421,4	417,9
2. Dépenses en capital (crédits de paiement)		
Contrats d'études	1,4	1,1
	423,8	429,1
Autorisations de programme (contrats d'études)	1,7	1,6

La principale subvention est celle qui est accordée à Air France en compensation de certaines 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 ;
- la partition des installations d'Air France entre Orly et Roissy.

En 1978, la subvention souscrite dans la loi de finances était de 400 millions de francs. Par ailleurs, une dotation en capital de 50 millions de francs était inscrite au budget des charges communales.

En 1979, la subvention prévue est de 394,8 millions de francs répartis comme suit :

- exploitation de Concorde : 218,4 millions de francs (mais, lors de son audition par la commission, M. Joël Le Theule, ministre des

Transports, a estimé que ce chiffre risquait d'être inférieur de 50 millions de francs aux besoins),

- maintien en exploitation des Caravelle : 86,4 millions de francs,
- partition entre Orly et Roissy : 90 millions de francs.

Selon la Compagnie nationale, la contrepartie versée pour les Caravelle ne compense pas la perte de clientèle liée à la concurrence des appareils plus modernes utilisés sur certaines destinations par des compagnies étrangères et la subvention versée pour la partition Orly-Roissy représente environ la moitié du surcoût réellement engendré par cette situation.

La dotation en capital à Air France inscrite pour 1979 dans le budget des charges communes est de 100 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 20 820 000 francs en 1978. Elle doit être portée à 22 485 000 francs (+ 8 %) en 1979.

Les autres subventions demeurent inchangées (il en était de même l'an passé) :

- lignes aériennes desservant la Polynésie française : 385 200 francs,
- lignes aériennes desservant l'île de Mayotte : 240 750 francs.

Les crédits demandés au titre des dépenses en capital (1 645 000 francs en autorisations de programme en 1979 contre 1 725 000 francs en 1978 et 2,2 millions de francs en 1977, correspondant à des contrats d'études.

Votre rapporteur souhaite compléter cette analyse budgétaire par quelques observations sur la situation du transport aérien.

I. — Le transport international.

La période actuelle se caractérise par les consignes de la politique de dérégulation voulue et réalisée par le Président Carter qui fait pression sur les états — et notamment les états européens — pour la libéralisation du transport aérien. En Grande-Bretagne, l'expérience Laker se poursuit, ce nouveau transporteur ayant d'ailleurs manifesté le désir d'acquérir 10 Airbus.

Les résultats de cette politique de libéralisation se traduit par un abaissement des tarifs engendrant un accroissement du volume du trafic mais une diminution de la recette unitaire par passager. Ceci implique que les compagnies doivent faire un effort pour améliorer leur productivité et rester présentes dans la compétition acharnée qui se dessine.

Il paraît certain que le mouvement engagé est irréversible, encore que certaines initiatives seront certainement plus malaisées lorsque la dimension des compagnies qui les ont prises atteindra une certaine taille et un certain développement.

Quoi qu'il en soit l'avenir paraît moins à la satisfaction d'une clientèle réduite voyageant à haut tarif et à vitesse supersonique qu'au transport de masse et d'une clientèle nouvelle attirée par la baisse des tarifs. Il faut souligner que cette année la clientèle traditionnelle s'est accrue de 3 % tandis que la clientèle à bas tarif a progressé de 8 à 9 %.

II. — Les transports intérieurs.

La Compagnie Air Inter enregistre des progrès satisfaisants pour son trafic et sa situation financière est saine, bien que, comme les autres transporteurs aériens, elle ait souffert des conséquences de la grève du contrôle aérien. Il faut souligner — et ceci est intéressant sur le plan social — que la compagnie accorde 50 % de réduction aux personnes du troisième âge sur ses vols bleus. Il faut aussi remarquer que la coordination voulue par le Gouvernement entre Air France et Air Inter a donné des résultats positifs qui se sont concrétisés par la prise de participation de 20 % par Air Inter dans le capital d'Air Charter International, filiale charter d'Air France, et l'utilisation charter de certains appareils d'Air Inter.

A ce propos il convient d'enregistrer comme une initiative heureuse, cette « Bourse des affrètements » constituée par Air Charter International, Europe Air Service et Eurolair.

Peut-être serait-il possible d'étendre cette coopération à certaines compagnies du troisième niveau qui — pour la plupart d'entre elles — disposent elles aussi de Fokker F 27, de Caravelles et aussi de 5 Fokker F 28 de 65 places. Ceci pourrait permettre peut-être de satisfaire certains créneaux supplémentaires de clientèle et de diminuer le coût des mises en place à la faveur de la dispersion territoriale d'implantation de ces compagnies.

Certes le problème charter ne sera pas résolu pour autant. Les solutions qui lui sont données en France ont fait l'objet cette année de vives critiques de la part d'utilisateurs et de Tour operators. Par ailleurs, la pression des concurrents étrangers demeure très vive et cela doit continuer à faire l'objet de réflexions et d'études de la part du Gouvernement et des compagnies car l'enjeu est important compte tenu du potentiel encore largement inexploité de ce marché.

En ce qui concerne les compagnies de troisième niveau, il semble qu'une restructuration et un effort d'assainissement financier soient entrepris — et c'était bien nécessaire. Cela ne veut pas dire que tous

les problèmes soient résolus. Il faut noter avec satisfaction certaines initiatives de coopération technique, notamment sur le plan de l'entretien du matériel. Une difficulté nouvelle est apparue. Il y a quelques années, les compagnies avaient demandé que les autorisations de transport et de desserte qui leur étaient accordées par l'Etat — et qui constituent leur fonds de commerce — fassent l'objet de délais allongés de façon à augmenter leur capacité d'investissement. Aujourd'hui, une part importante du trafic des principales compagnies régionales (de l'ordre de 30 % du nombre des passagers transportés) résulte de vols affrétés à Air France et à Air Inter. Or ces contrats sont essentiellement précaires, de l'ordre d'une année. On peut citer le cas d'une compagnie qui pour satisfaire aux impératifs d'un contrat d'un an, a été amené à acheter un Fokker 28. S'il n'est pas certain que les compagnies régionales doivent investir dans du matériel neuf, dont la rentabilité nécessite parfois un nombre d'heures de vol annuel dépassant de très loin les fréquences possibles, il apparaît cependant que, comme cela paraissait s'imposer en ce qui concerne les droits de trafic, il est souhaitable que les contrats entre compagnies de premier, deuxième et troisième niveau soient conclus pour des durées plus longues.

On remarque également la création de petites compagnies que l'on pourrait appeler de quatrième niveau, utilisant des appareils plus petits. Si on estime que les transports intérieurs, qu'ils soient de deuxième, troisième ou quatrième niveau jouent un rôle important dans le désenclavement des régions — désenclavement d'autant plus nécessaire que les régions sont plus déshéritées — on peut se demander si des crédits F.D.E.S. ne pourraient être accordés à ce type de transport, assortis de prêts complémentaires tarifiés par un système analogue à celui qui avait été mis en place pour le crédit naval.

Il va sans dire que l'aide de l'Etat, sous quelque jour qu'elle soit, ne saurait être accordée qu'en toute connaissance de cause c'est-à-dire que les compagnies doivent fournir tous les éléments permettant d'affirmer la rigueur de leur gestion.

NOTES COMPLEMENTAIRES SUR LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

(Réponses du ministère à des questions de la Commission)

I. — LE CONTRAT D'ENTREPRISE.

QUESTION DE LA COMMISSION.

Présenter le contrat de programme passé entre l'Etat et Air France en indiquant en particulier quels sont les engagements pris par le Gouvernement en matière de concours budgétaires et comment ces engagements sont conciliables, en l'absence de loi-programme, avec le vote annuel du budget par le Parlement.

REPONSE DU MINISTERE

Le contrat d'entreprise organise et clarifie les relations entre Air France et l'Etat sur la période 1978-1980.

L'Etat y reconnaît le rôle qu'Air France joue et doit jouer pour le développement de l'activité économique du pays et particulièrement pour l'accroissement des échanges extérieurs de la France. Il s'engage notamment à compenser les obligations d'intérêt général pesant sur l'exploitation de la compagnie. De son côté, celle-ci s'engage à poursuivre pour objectif prioritaire le redressement financier de son exploitation.

1. Les taux de croissance annuels retenus sont de 7 % pour l'activité « passages » et de 14 % pour l'activité « fret », soit 9,8 % en moyenne générale pour l'ensemble de l'activité (exprimée en tonnes kilomètres) de la compagnie ; ce taux de développement permettra à Air France de conserver sa place dans l'économie française et mondiale et de maintenir sa position vis-à-vis de ses concurrents.

2. L'Etat prend les engagements nécessaires pour que la compagnie dispose des moyens de son expansion :

— il autorise Air France à s'équiper, dans les trois années à venir, entre 1978 et 1980, de sept appareils long-courriers gros porteurs Boeing 747 et de sept Airbus et à remplacer les Caravelle par des avions modernes de petite capacité ;

— il participera en qualité d'actionnaire principal de l'entreprise, au financement du programme d'investissements que suppose l'équipement d'Air France, par des apports en capital d'un montant global de 250 millions de francs (avec possibilité de réajustement en hausse ou en baisse) réparti sur la durée du contrat. Le financement de l'ensemble des investissements sera complété par le recours normal à l'emprunt, et par la capacité, rétablie, d'autofinancement de la compagnie ;

— enfin pour assurer à la compagnie un environnement qui ne compromette pas sa compétitivité l'Etat décide notamment de favoriser la concentration progressive du trafic d'Air France à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et de prendre les mesures en son pouvoir pour assurer un apport équitable de la clientèle de province aux lignes internationales françaises assurées au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle.

3. L'Etat marque son souci de placer la compagnie en position de compétitivité, notamment par rapport à ses principaux concurrents en s'engageant à compenser les obligations d'intérêt général qui pèsent actuellement sur la compagnie :

— le maintien en service des Caravelle qui doivent être progressivement retirées de la flotte d'ici à la fin de 1980 ;

— le partage des activités d'Air France entre les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Le montant de ces compensations diminue chaque année pour disparaître à la fin de la période couverte par le contrat.

En ce qui concerne l'exploitation de Concorde, l'Etat prendra à sa charge le remboursement des coûts des investissements et participera à hauteur de 70 % au déficit résiduel d'exploitation.

Il est par ailleurs prévu que les obligations qui dans l'avenir seraient imposées à Air France feront l'objet d'un contrat préalable, aux termes duquel seront définies les compensations qu'elles pourraient éventuellement impliquer.

4. Air France s'assigne comme principe d'action le renforcement de son efficacité. Cet effort, qui concerne tant les équipements et matériels que les méthodes et le personnel, a pour objectif de placer Air France dans une position de compétitivité vis-à-vis des compagnies aériennes les plus performantes, c'est-à-dire celles des pays européens de niveau de vie comparable au nôtre, et dont les résultats témoignent de la qualité de leur gestion.

Il a été retenu, pour chaque catégorie de personnel, les deux critères mesurant de façon la plus caractéristique leur activité évaluée en volume et en valeur.

Pour le personnel au sol, par les passagers et le fret transportés rapportés au nombre d'agents au sol (volume), par les recettes rapportées aux frais de personnel (valeur).

Pour le personnel navigant technique, en heures de vol (volume) et en coût P.N.T. à l'heure de vol (valeur).

Pour le personnel navigant commercial en passagers kilomètres transportés (volume) et en coût P.N.C. au siège kilomètre offert (valeur).

Pour l'utilisation de la flotte, l'indicateur retenu est le nombre d'heures de vol annuelles, par type d'appareil.

Ainsi pourra être mesuré le résultat des efforts de la compagnie pour atteindre, dans chacune de ses activités, un niveau d'efficacité comparable à celui des principales compagnies aériennes.

5. La compagnie s'engage d'autre part à fonder sa politique de flotte moyen-courrier sur l'utilisation d'appareils franco-européens : dans l'immédiat sur l'Airbus et, dès que possible, sur la gamme d'appareils destinés à remplacer les Caravelle et les Boeing 727.

6. Sur la base des hypothèses économiques retenues, les comptes d'exploitation subsonique de la compagnie seront positifs sur la période couverte par le contrat.

Le gouvernement entend honorer l'engagement moral qu'il a souscrit vis-à-vis de la compagnie par ce contrat en prévoyant chaque année les crédits nécessaires à son application.

II. — CALCUL DES SUBVENTIONS POUR 1978 ET 1979.

En application du contrat d'entreprise du 26 janvier 1978, la subvention globale à verser à Air France au titre de l'exercice 1978 s'élève à 482 millions de francs.

La loi de finances initiale ne comportant qu'un crédit de 400 millions de francs, un complément de subventions de 82 millions de francs est prévu au projet de loi de finances rectificative.

Ce montant global de 482 millions de francs se décompose ainsi :

— maintien en service des Caravelle : 100 MF (compensation de 4 MF par appareil maintenu ; 25 appareils maintenus en 1978) ;

— partition Orly-Roissy : 80 MF (contribution forfaitaire) ;

— exploitation des Concorde : 302 MF (prise en charge par l'Etat du coût de l'investissement initial (amortissements et frais financiers) et de 70 % du déficit résiduel de l'exploitation.

La contribution prévue au projet de loi de finances pour 1979 s'élève à 394,8 millions de francs se répartissant à raison de :

— 86,4 MF au titre du maintien en exploitation des Caravelle (4,32 MF par appareil maintenu ; 20 appareils maintenus en 1979) ;

— 90 MF au titre de la partition Orly-Roissy (contribution forfaitaire) ;

— 218,4 MF au titre de l'exploitation des Concorde : prise en charge par l'Etat du coût de l'investissement initial et de 70 % du déficit résiduel estimé.

III. — SITUATION FINANCIERE DE LA COMPAGNIE.

En 1977, la compagnie nationale Air France a réalisé un chiffre d'affaires de 9 716 MF (+ 21,8 %) dont 79 % de recettes provenant du transport et enregistré un résultat net de 9,48 MF ; ce résultat positif traduit le redressement de la situation financière de la compagnie qui n'avait pas été bénéficiaire depuis 1973.

Au niveau du compte d'exploitation le résultat s'est établi à + 17,8 MF après subventions de l'Etat — subventions qui se sont élevées à 476,1 MF dont :

— 192,5 MF au titre de la duplication Orly-Roissy-Charles-de-Gaulle (110 MF) et du maintien en exploitation des Caravelle (82,5 MF) ;

— et 283,6 MF au titre de l'exploitation des Concorde.

Les comptes analytiques de la compagnie décomposent le résultat global d'exploitation de + 17,8 MF en + 42,6 MF pour l'activité subsonique et — 24,8 MF pour l'activité supersonique (après compensations de l'Etat).

Pour 1978, les résultats prévus au contrat d'entreprise devraient être tenu en ce qui concerne l'activité subsonique ; en revanche les résultats de l'exploitation des Concorde seront moins bons que prévu.

Sur la base des hypothèses économiques retenues dans le contrat d'entreprise, les comptes d'exploitation subsonique de la compagnie seront positifs sur la période 1978-1980 ; en revanche l'activité supersonique devrait demeurer déficitaire faute d'un nombre suffisant d'heures de vol et compte tenu du coût plus élevé qu'initialement prévu des opérations d'entretien.

CHAPITRE VI

FORMATION AERONAUTIQUE ET CONTROLE TECHNIQUE

Crédits prévus pour la formation aéronautique et le contrôle technique.

(en millions de francs)

	1978	1979	VARIATION (en %)
1. Dépenses ordinaires	102	110,2	+ 8
2. Dépenses en capital (crédits de paiement) .	37,7	40,2	+ 6,6
Total	139,7	150,4	+ 7,6
Autorisations de programme	33,56	34,46	+ 2,7

Mise à part la suppression (qui a d'ailleurs un caractère comptable) de huit emplois (— 661 000 F), l'évolution des dépenses ordinaires découle de simples ajustements concernant les rémunérations (+ 2,1 millions de francs), les dépenses de fonctionnement (+ 2,5 millions de francs) et diverses subventions (+ 637 000 F).

Les effectifs du service de la formation aéronautique et du contrôle technique s'établissent ainsi :

— Personnels administratifs	197
— Techniciens de la navigation aérienne	95
— Techniciens de la météorologie	1
— Techniciens de la formation aéronautique et du contrôle technique	233
— Corps techniques des bases aériennes	2
— Corps technique de l'armement	13
— Personnels de maîtrise	26
— Fonctionnaires détachés	8
— Ouvriers	345
Total	920

Les autorisations de programme demandées pour les dépenses en capital qui étaient l'an passé en diminution sensible seront en 1979 d'un montant comparable à celui de 1978.

(en millions de francs)

	1977	1978	1979
Matériels destinés à la formation des personnels	11,3	9,6	9,6
Etudes et recherches	20,5	15,8	16,7
Opérations immobilières et matériels techniques	9,6	8,1	8,1
Total	41,4	33,5	34,4

CHAPITRE VII

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.

(en millions de francs)

	1978	1979
1. Dépenses ordinaires	43,15	49,3
2. Dépenses en capital (crédits de paiement) .	3	2
Total	46,15	51,3
Autorisations de programme	3,3	2

CHAPITRE VIII

MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

Crédits prévus pour la Météorologie nationale.

(en millions de francs)

	1978	1979	VARIATION avant transferts et virements (en %)
1. Dépenses ordinaires	255,5	291,4	+ 14
2. Dépenses en capital (crédits de paiement) ..	49,9	111,5	+ 123
Total	305,4	402,9	+ 31,9
Autorisations de programme	104,3	108,3	+ 3,8

Au titre des dépenses ordinaires, la seule mesure nouvelle qui mérite d'être notée est la création de cinq emplois au titre de la recherche scientifique et technique (+ 562 000 F).

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

Météorologie nationale - Autorisations de programme.

	1977	1978	1979
1. Etudes et recherches :			
Etudes hors enveloppe recherche	1,7	1,5	1,5
Informatique	0,3	0,2	0,2
Crédits de recherche	14,9	17,4	22,3
(Dont : programmes internationaux)	(6)	(9,5)	(13,9)
Total	16,9	19,1	24,0
2. Equipement des services (Métropole)	52,4	81	80,3
Dont :			
Informatique	(17,5)	(17,6)	(16,4)
Transfert à Toulouse	(11,5)	(46,8)	(43,2)
3. Equipement (Outre-Mer)	4,9	4,2	4
Total général	74,2	104,3	108,3

Le transfert à Toulouse de divers services de la Météorologie nationale absorbera en 1979 comme en 1978 plus de la moitié des dépenses d'équipement. Aux 46,8 millions de francs d'autorisations de programme prévus en 1978 (et qui n'étaient assortis d'aucun crédit de paiement), s'ajouteront 43,2 millions de francs en 1979 (les crédits de paiement demandés se montent à 32,9 millions de francs) pour l'achèvement du financement de la première phase de l'opération.

NOTES COMPLEMENTAIRES

(Réponses du ministère à des questions de la Commission)

A. — Transfert à Toulouse.

Faire le point de cette opération (coût total, dépenses déjà engagées, dépenses restant à prévoir, échéancier et modalités d'exécution).

REPONSE

Le transfert des services centraux de la météorologie nationale à Toulouse, décidé par le gouvernement en 1972, a donné lieu à des études très poussées tant du dossier technique que des modalités pratiques, du plan social, d'un déplacement devant concerner près de 1 300 fonctionnaires et leur famille actuellement établis dans la région parisienne.

1) Au plan technique, les dispositions d'ensemble ayant été arrêtées, l'exécution de l'opération a été prévue en quatre phases fonctionnelles :

Première phase :

Ecole nationale de la météorologie (E.N.M.) ;

Etablissement d'études et de recherches météorologiques (E.E.R.M.) ;

Moyens généraux correspondants.

Deuxième phase : centre technique et du matériel (C.T.M.).

Troisième phase : service météorologique métropolitain (S.M.M.).

Quatrième phase : direction de la météorologie.

Couverte en totalité par des A.P. disponibles (148,50 MF 1978) la première phase a été lancée en ce qui concerne les travaux immobiliers. La première pierre a été posée par le Premier Ministre le 27 août 1977 dans le cadre d'une première tranche de travaux (restaurant et résidence des élèves) lancée en 1977. Suivent une seconde tranche (voirie et réseaux divers) dont les marchés viennent d'être signés et une dernière tranche dont les appels d'offres sont prévus pour l'hiver prochain : le transfert des services concernés par la première phase (E.N.M. et E.E.R.M.) pourrait dans ces conditions intervenir pour la rentrée scolaire de 1981.

L'actualisation en francs 1979 et un certain réaménagement du contenu des phases, rendu nécessaire par l'étalement du calendrier d'exécution de l'opération, ont imposé au budget de 1979 une demande d'A.P. complémentaires de 26,8 MF pour la première phase.

Quant à la réalisation des phases suivantes — qui nécessiterait globalement, en francs 1979 et selon l'estimation programmée, environ 270 MF en investissements, 3 MF en fonctionnement et 78 créations d'emplois — elle reste subordonnée à l'ouverture de moyens complémentaires dont les contraintes économiques actuelles ne permettent pas de fixer le calendrier.

2) Quant aux modalités sociales du transfert, les difficultés à résoudre ont fait étudier un certain nombre de mesures d'accompagnement qui devront être prises en temps voulu c'est-à-dire être applicables à partir de l'année (N-1) du transfert des personnels. Le principe des mesures suivantes a été actuellement retenu :

— attribution d'une indemnité de transfert modulée en fonction des charges de famille ;

— attribution de prêts relais à très bas taux d'intérêt pour l'acquisition d'un logement à Toulouse aux agents propriétaires de leur logement en région parisienne (leur nombre serait actuellement de 350) ;

— dérogations aux plafonds des ressources pour les prêts, au bénéfice des agents souhaitant acquérir un logement à Toulouse ;

— versement d'une indemnité équivalant à trois mois de salaires pour les conjoints travaillant dans le secteur privé et qui auront perdu leur emploi (leur nombre serait actuellement de 270) ;

— voyage de reconnaissance à Toulouse pour les agents transférés et leurs conjoints.

Le coût global de ces mesures est estimé à 10-12 % du montant global de l'opération. La première fraction devra en être prévue au budget de 1980.

B. — Programme d'investissement.

Situer le programme d'investissement de 1979 de la météorologie dans le cadre des objectifs poursuivis à moyen terme.

Réponse :

Le caractère spécifique des activités de la météorologie, l'ampleur des moyens à mettre en œuvre, l'importance des réseaux de transmission utilisés font qu'il n'est guère concevable de réaliser une action d'envergure sur un seul budget. C'est pourquoi la direction de la météorologie consacre l'essentiel de son programme d'investissement 1979 à la poursuite d'objectifs à moyen terme déjà définis et que l'on peut résumer brièvement ci-après :

1° Ayant décidé d'adapter et de moderniser le potentiel d'exploitation du réseau de base, la direction de la météorologie prévoit, au budget 1979, le remplacement d'équipements traditionnels par des matériels nouveaux et plus performants. Ce sera le cas pour les réseaux radar (leur nouv. aux radars 5 cm seront financés), téléètres de nuages analogiques (une dizaine d'appareils nouveaux) et stations automatiques (deux stations de la nouvelle génération).

2° Contribuant depuis plusieurs années au financement du système « Météosat » (centre de traitement des données, exploitation du satellite météorologique), la direction de la météorologie commence à mettre en place des systèmes de réception des nouvelles images satellitaires (Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly) dont seront équipés progressivement tous les centres météorologiques d'importance.

3° Entreprise depuis trois ans avec la mise en place progressive du fac simulé codé, la modernisation du réseau national de transmissions se poursuit en 1979 avec l'automatisation des centres météorologiques régionaux.

4° L'amélioration de la qualité des produits météorologiques et leur meilleure insertion dans les différents secteurs économiques est un objectif permanent. Les connexions nouvelles développées à partir des calculateurs centraux et les améliorations de performance de certains périphériques permettront, entre autres de poursuivre la réalisation de cet objectif.

Au titre de l'enveloppe recherche et dans le cadre de la question posée, on relèvera plus particulièrement :

1° La continuation des actions entreprises dans le cadre de la coopération plurinationale et plus particulièrement les recherches effectuées en liaison avec le Centre européen pour la prévision météorologique à moyen terme, l'exploitation du satellite météorologique européen Météosat ainsi que la participation importante de la France à la première expérience mondiale du programme de recherche sur l'atmosphère globale répondent à deux objectifs précis : le premier consiste à mieux comprendre les phénomènes atmosphériques en vue d'affiner les prévisions météorologiques tout en allongeant leur durée de validité, le second vise à mieux connaître les processus physiques du climat et de ses fluctuations.

2° La promotion des actions de recherche appliquée à des objectifs prioritaires nationaux (qualité et gestion de l'eau, économies d'énergie, productivité agricole, énergie nouvelle, surveillance de la pollution atmosphérique et marine).

3° Le développement d'une génération nouvelle d'instruments de mesure et de véhicules d'exploitation de l'atmosphère.

C. — Besoins en personnel.

Quels sont, à moyen terme, les besoins en personnel de la météorologie ?

REPOSE :

Les besoins, à moyen terme, de la Direction de la météorologie en personnel doivent être appréciés en fonction :

- de la situation actuelle ;
- de l'évolution constante des techniques et des tâches ;
- de facteurs circonstanciels ou accidentels à incidence inéluctable.

Il est ressorti des travaux menés en 1972 par le Comité technique paritaire central de la météorologie que les effectifs réels de la météorologie connaissent une certaine insuffisance par rapport aux besoins.

Il est clair que les travaux en question ne tenaient absolument pas compte des contraintes notamment économiques. Leurs conclusions n'en demeurent pas moins valables en tant qu'élément de référence indicatif, résultant d'un ensemble de situations parfaitement connues.

L'évolution des techniques et des tâches conduit quant à elle à des conclusions nuancées : l'expérience récente montre que les économies de personnel, conséquence apparemment évidente des progrès réalisés dans l'automatisation de certains travaux ou le recours, pour l'acquisition de certaines données aux satellites météorologiques, sont souvent contrebalancées par les besoins nouveaux nés de l'exploitation des nouveaux champs d'activités rendus accessibles par ces mêmes progrès. Il serait aisé, en fait, de démontrer que l'utilisation de techniques nouvelles aurait pour conséquence en météorologie une augmentation immédiate des besoins en personnel. La nécessité de mener des études ou recherches complémentaires pour parfaire le savoir-faire dans les nouvelles voies offertes et l'impératif des conditions de rentabilité viennent naturellement tempérer cette affirmation.

Mais par ailleurs d'autres besoins se font jour nés d'évolutions extérieures à la météorologie, qui réclament de sa part des prestations d'assistance toujours plus importantes et plus diversifiées : la protection du patrimoine naturel, les problèmes de l'environnement, le développement de l'agrométéorologie sont autant d'axes de préoccupation dans divers secteurs de la vie nationale, auxquels il n'est pas possible de faire complètement face sans affectation de personnels complémentaires. Restent enfin les conséquences de décisions que, dans le cadre prospectif de cet examen, on peut appeler « accidentelles ». Il s'agit par exemple de l'incidence de réduction de la durée de travail sur des services permanents ou quasi-permanents, incidence qui peut être chiffrée chaque fois, par une opération arithmétique.

♦♦

Constatant un certain « déficit » théorique des effectifs dans une conjoncture technique poussant à réclamer sans cesse de nouvelles créations d'emplois pour permettre de cueillir les fruits du progrès, dans un environnement humain requérant une amélioration constante des moyens en personnel, la direction de la météorologie doit encore d'une part veiller à ne pas outrepasser les capacités d'accueil de l'Ecole nationale de la météorologie, qui seront augmentées dans le transfert de cette école à Toulouse, d'autre part avoir le souci de ne pas créer, au sein des corps, des pyramides d'âge anormales, toujours préjudiciables à long terme à la gestion des personnels.

Aussi peut-on prévoir que les besoins en personnels supplémentaires qui seront exprimés au cours des prochaines années pour les cadres techniques de la météorologie seront de l'ordre d'une centaine.