

N° 50

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

## 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 1980, 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° 28

Transports

AVIATION CIVILE ET METEOROLOGIE

*Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.*

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Fourman, *vice-présidents* ; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, *secrétaires* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscarj-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<sup>e</sup> législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 39), 1297 (tome XIX) et in-8° 227.

Sénat : 49 (1979-1980).

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

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I – PRINCIPALES OBSERVATIONS</b> .....	3
A) Le projet d'avion moyen-courrier à fuselage étroit .....	3
B) La navigation aérienne .....	5
C) Aéroport de Paris et les collectivités publiques de la région parisienne ..	6
<b>II – PRESENTATION SYNTHETIQUE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE</b> .....	9
<b>III – ANALYSE DES CREDITS</b> .....	13
Section 1 – Administration générale et Ecole nationale de l'aviation civile .....	14
Section 2 – Transport aérien .....	17
§ 1 – Air France .....	17
§ 2 – Air Inter .....	20
Section 3 – Construction aéronautique civile .....	21
§ 1 – Programme Airbus .....	22
§ 2 – Programme de moteur CFM 56 .....	24
§ 3 – Programme Concorde .....	27
Section 4 – Circulation aérienne en route .....	28
Section 5 – Aéroports .....	30
Section 6 – Formation aéronautique, aviation générale, contrôle technique .....	33
Section 7 – Météorologie .....	34
<b>ANNEXES</b>	
I – Effectifs des personnels .....	36
II – Economie sur les subventions aux associations aéronautiques .....	37
III – Transfert de la Météorologie à Toulouse .....	39
IV – Prise de participation de l'Etat dans le capital de la société des avions Marcel Dassault-Brégnat Aviation .....	43

## I - PRINCIPALES OBSERVATIONS

L'importance économique du secteur Aviation civile doit être soulignée :

- ce secteur crée actuellement environ 1 500 emplois par an, ce qui correspond à un taux de progression de 2 % ;

- en 1979, le bilan net de ce secteur (qui regroupe le transport aérien, la construction, les équipements aéronautiques et les redevances de survol et d'atterrissage) dans la balance des paiements sera supérieur à 7 milliards de francs ; il devrait atteindre rapidement le chiffre de 10 milliards de francs par an.

Aussi, en préambule à l'analyse des crédits demandés pour 1980 au titre de l'Aviation civile et de la Météorologie, votre rapporteur désire-t-il insister tout particulièrement sur trois questions auxquelles une réponse devrait être apportée dans l'année qui vient.

### A) Le projet d'avion moyen courrier à fuselage étroit

Le moment semble venu de prendre une décision d'engagement pour ce projet (pour lequel 100 millions de francs ont déjà été engagés au titre des études).

Plusieurs conditions favorables sont réunies :

1°) L'existence d'un besoin important de ce type d'avions pour les compagnies aériennes à échéance de 1985.

Si l'on veut que le nouvel avion soit disponible au moment où le marché le demandera, il est grand temps de prendre une décision de lancement dès 1980. Le succès actuel de l'Airbus n'aurait pas été ce qu'il était si l'avion européen n'avait pas eu une certaine avance sur l'avion concurrent dont le constructeur américain Boeing a décidé le lancement.

Ce serait donc rater une grande chance que de laisser la concurrence étrangère occuper le terrain la première sur le marché des avions de 160 places.

Actuellement déjà, les compagnies aériennes ne commandent le Boeing 727 que parce qu'il n'y a aucun avion pour le remplacer.

## 2°) L'existence d'un moteur hautement performant

La réussite technique du moteur CFM 56 réalisé en coopération égalitaire entre la SNECMA et General Electric est maintenant certaine. Le caractère hautement performant de ce nouveau moteur (aussi bien pour la consommation de carburant que pour le bruit) n'est pas contestable. Son débouché naturel serait d'équiper le nouveau biréacteur moyen-courrier. Le lancement de ce nouvel avion constituerait un facteur décisif pour le succès commercial du moteur CFM 56.

## 3°) L'existence d'une structure industrielle

Le groupement Airbus-Industrie a été judicieusement choisi comme maître d'œuvre éventuel du nouveau projet.

L'expérience industrielle et commerciale de ce groupement constitue un facteur favorable au succès du nouveau programme.

Certes, il ne faut pas sous-estimer les difficultés et les risques. Il faut d'abord que le Gouvernement français convainque ses partenaires européens. Il faut aussi que l'outil industriel puisse s'adapter.

A cet égard, le nombre des commandes Airbus (qui n'est pourtant encore qu'égal à la moitié du seuil minimum correspondant à l'équilibre financier du programme) pose déjà un problème lié aux limites des capacités de production et ce problème serait évidemment rendu plus ardu par le lancement d'un nouveau programme.

On comprend certes qu'une administration encore sous le coup du traumatisme consécutif à l'erreur commerciale commise dans le passé d'avoir lancé le programme Concorde au lieu de développer le programme Caravelle hésite à prendre des risques.

Mais soulignons que, si ce risque existe, il n'est que financier (puisque, commercialement, un débouché existe à coup sûr) et sans commune mesure avec le coût du Concorde. Le risque n'est que financier en ce sens que, vu l'instabilité économique du monde contemporain et l'acuité d'une concurrence internationale d'autant moins transparente que les Etats ne peuvent se désintéresser de la construction aéronautique, l'équilibre financier d'un tel programme ne peut pas être certain.

Mais en regard de ce risque financier (c'est-à-dire de ce risque « budgétaire »), les avantages économiques sont évidents :

- en termes de créations d'emploi,
- en termes de balance des paiements.

Comment, dans la crise que traverse notre pays, ne pas saisir la chance que constitue un programme créateur d'emplois et pourvoyeur en devises ?

## B) La navigation aérienne

La navigation aérienne est un peu le « point noir » du Budget de l'Aviation civile. Les graves perturbations qui affectent ce service depuis la fin du mois d'octobre illustrent cette appréciation pessimiste.

Compte tenu des équipements et des personnels disponibles, l'accroissement du trafic aérien entraîne de plus en plus fréquemment de graves difficultés d'écoulement.

L'année 1980 s'annonce à cet égard difficile car l'on doit s'attendre à ce que, à certaines époques, la demande de trafic dépasse les capacités du contrôle aérien.

S'agissant des effectifs de la Navigation aérienne, la partie de rapport consacrée à ces problèmes démontre qu'au cours des dix dernières années le nombre des mouvements contrôlés a augmenté deux fois plus que les effectifs en service dans les centres régionaux. Pour les trois années 1978, 1979 et 1980, l'accroissement des effectifs ne serait que de 4,6 % alors que les prévisions de trafic sont fondées sur un accroissement de plus de 13 %.

Ces évolutions sont préoccupantes et il serait nécessaire de les redresser, éventuellement en mettant au point, en concertation avec les personnels intéressés, un programme pluriannuel.

S'agissant des matériels, la vétusté de bon nombre d'entre eux et la relative lenteur du rythme de renouvellement ne laisse plus assez de souplesse pour faire face à l'accroissement du trafic.

L'ensemble de ces considérations (qui met le contrôle aérien français en situation défavorable par rapport à nos partenaires allemands et britanniques) conduit à s'interroger sur la possibilité d'accroître les moyens financiers de la navigation aérienne.

Le produit en 1980 des redevances acquittées par les compagnies aériennes pour l'utilisation des services de la navigation aérienne doit atteindre 450 millions de francs. Ces redevances sont encaissées par le Trésor en vertu des principes de l'unité et de l'universalité du budget.

On doit observer que les redevances acquittées pour le survol du territoire français sont inférieures aux redevances perçues en Allemagne et en Grande-Bretagne. A cet égard, deux remarques peuvent être faites :

- les remboursements demandés (en France comme à l'étranger) aux usagers restent inférieurs au coût du service (bien qu'un effort étalé sur plusieurs années et en concertation avec nos partenaires européens soit actuellement en cours pour que les recettes équilibrent les dépenses) ;

- le coût du contrôle aérien français est inférieur au coût des contrôles étrangers, peut-être parce qu'il est plus productif mais surtout parce qu'il est moins bien équipé.

Ainsi se trouve posé le problème du financement de la modernisation du contrôle aérien qui est de nature à améliorer la sécurité.

Or, aussi bien en Allemagne fédérale qu'en Grande-Bretagne, le service de la navigation aérienne est confié à une agence autonome, qui gère à la fois ses recettes et ses dépenses, et le service rendu par le contrôle aérien dans ces pays paraît être de meilleure qualité qu'en France.

On doit donc se demander s'il ne serait pas souhaitable de doter la navigation aérienne de l'autonomie financière.

Il ne s'agirait pas là d'un simple jeu d'écriture car l'existence de ressources propres permettrait au service de la navigation aérienne de réaliser des emprunts. On peut faire le parallèle avec le secteur du téléphone : l'emprunt est le seul moyen de faire face à l'avenir dans un secteur en expansion qui doit réaliser des investissements importants.

Une possibilité à étudier serait de doter la navigation aérienne d'un budget annexe. Cette formule permettrait d'expérimenter le système de l'autonomie financière et de voir s'il convient d'aller plus loin, par exemple en créant un établissement public.

### **C) L'Aéroport de Paris et les collectivités publiques de la Région Parisienne**

Depuis plusieurs années votre commission déplore le non-engagement des collectivités publiques de la Région parisienne à l'égard d'Aéroport de Paris. Il s'agit là d'une différence radicale avec les aéroports de province et difficilement explicable eu égard à l'importance économique pour la Région parisienne des activités d'Aéroport de Paris.

Avec la réalisation progressive de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, l'établissement réalise un effort d'investissement (1 033 millions de francs en engagement et 695 millions de francs en paiement en 1980) sans commune mesure avec les dotations en capital qu'il reçoit de l'Etat (56 millions de francs en 1980).

A ces investissements, qui constituent en eux-mêmes un soutien de l'activité économique régionale, sont liées des créations d'emplois profitables à la région et localisées au surplus dans une zone (le Nord Est de Paris) telle qu'elles contribuent au rééquilibrage de la région parisienne.

En outre, le maintien en activités d'aérodromes secondaires et sérieusement déficitaires constituée, de la part d'Aéroport de Paris, une contribution dont les collectivités de la région ne devraient pas se désintéresser.

\*

\* \*

Une quatrième observation doit être présentée. Elle n'est pas de même nature que les précédentes puisqu'elle a trait à la procédure budgétaire.

Tous les crédits de la construction aéronautique civile étant inscrits dans un même et unique chapitre budgétaire bien qu'ils représentent à eux seuls 40 % du budget de l'Aviation Civile, aucune limite juridique ne s'impose aux transferts de crédits d'un programme à un autre.

C'est ainsi qu'en 1979 un prélèvement de 220 millions de francs a été opéré sur les crédits affectés au programme CFM 56 (les crédits votés pour ce programme étaient de 400 millions de francs) au profit du programme Concorde (apurement des conventions passées avec l'Aérospatiale et la S.N.E.C.M.A. pour la couverture des dépenses de série compte tenu des 7 avions invendus), programme pour lequel 135 millions de francs seulement de crédits de paiement avaient été prévus en 1979.

Sans présenter, en termes stricts, un caractère irrégulier, un tel transfert constitue malgré tout une certaine méconnaissance de la volonté du Parlement.

Que le projet de loi de finances rectificative de fin d'année prévoit de régulariser cette opération n'est pas de nature à atténuer les réserves faites sinon sur le fond, du moins sur la procédure, car le Parlement se trouve en présence d'un « fait accompli ».

\*

\* \*

Votre Commission des Finances a examiné les crédits de l'Aviation Civile et de la Météorologie lors de sa réunion du 24 octobre. Dans le débat qui a suivi l'exposé du Rapporteur spécial, différentes observations ont été formulées :

- M. Le Pors a demandé des précisions sur le coefficient de remplissage de Concorde, sur les débouchés potentiels du moteur CFM 56, sur le projet d'avion moyen courrier à fuselage étroit et sur le transfert de la Météorologie à Toulouse.

- M. Ribeyre a souhaité que les compagnies aériennes régionales bénéficient de la même sollicitude que les compagnies nationales.

- M. Blin, rapporteur général, s'est inquiété des conséquences de la baisse du dollar sur l'équilibre financier du programme Airbus et il a demandé des précisions sur les possibilités de remboursements à l'Etat des crédits affectés au programme de moteur CFM 56 ainsi que sur les perspectives de remotorisation des Boeing 707.

*A l'issue du débat, votre commission a décidé, à la majorité, de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'Aviation Civile et de la Météorologie inscrits dans le projet de loi de finances pour 1980.*

## II - PRESENTATION SYNTHETIQUE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

Compte non tenu des crédits inscrits dans la section commune du Budget des Transports (voir infra), les crédits de l'aviation civile et de la météorologie atteindront 3,4 milliards de francs en 1980, contre 3,3 milliards de francs en 1979. Cette stabilité en francs courants de l'enveloppe financière globale va de pair avec une répartition différente des crédits entre les postes budgétaires.

Le tableau ci-dessus permet d'avoir une vue d'ensemble de ce budget.

### Structure et évolution des dotations budgétaires

ACTIONS	Ensemble des dépenses ordinaires et des crédits de paiement pour les dépenses en capital			Autorisations de programmes	
	Part de chaque action dans le total des crédits	Crédits prévus pour 1980 (millions de F.)	Variations par rapport à 1979	prévues pour 1980 (millions de francs)	Variations par rapport à 1979
AVIATION CIVILE					
-Administration générale et services communs	9,9%	299,8	+ 13,8 %	18,5	- 6,1 %
-Transport aérien	11,9%	360,6	- 14,1 %	1,6	0
-Construction aéronautique	39,5%	1.199,-	+ 5,5 %	1223	+ 13,5 %
-Navigation aérienne (en route)	24,7%	751,1	+ 16 %	119	+ 4,5 %
-Aéroports	9,6%	292,8	- 11,3 %	135,8	+ 47,6 %
-Formation aéronautique et contrôle technique	4,4%	133,7	+ 0,7 %	16,4	- 13,7 %
TOTAL AVIATION CIVILE	100,2%	3.037,0	+ 3,6 %	1514,3	+ 14,4 %
METEOROLOGIE	-	362,9	- 4,1 %	79	- 8,1 %

#### A) Administration générale et services communs

Mises à part les hausses des rémunérations, les mesures nouvelles concernent la résorption de l'auxiliaire et les régularisations d'emplois (1,9 million de francs).

## B) Transport aérien

La subvention à Air Inter pour le surcoût des Mercure atteindra 24,3 millions de francs (+ 7,9 % par rapport à 1979).

La subvention à Air France (334,5 millions de francs en 1980) pour l'exploitation des Concorde et des Caravelle et la partition Orly/Roissy est réduite de 60,3 millions de francs par rapport à 1979, compte tenu de la dégressivité des contributions financières de l'Etat, prévue par le contrat d'entreprise. Par ailleurs, une dotation en capital de 150 millions de francs est inscrite au budget des Charges communes. Le programme d'investissement d'Air France se monte, pour 1980, à 2,6 milliards de francs en engagements (contre 2,8 milliards en 1979) et à 2,1 milliards de francs en paiement (contre 1,9 milliard en 1979).

## C) Construction aéronautique

En autorisations de programmes, les principales dotations évoluent comme suit (millions de francs)

	1978	1979	1980
- Concorde (support en service) .....	100	0	115
- Airbus .....	227	503	623
- Airbus nouveaux moyens courr. ....	75	25	25
- Moteur CFM 56 .....	441,8	410	318

## D) Navigation aérienne (en route)

90 emplois sont créés (coût de la mesure : 8,2 millions de francs). Gravement amputées en 1978, les dépenses d'équipement avaient fait l'objet d'une sensible augmentation en 1979 des autorisations de programmes. Il en résulte en 1980 un accroissement de 35 % des crédits de paiement (136,9 millions de francs), cependant que les autorisations de programmes (119 millions de francs) sont du même ordre de grandeur qu'en 1979. Principales opérations en cours : le centre de Reims (31 millions de francs) et le renouvellement du matériel informatique (29,8 millions de francs)

## E) Aéroports

Les autorisations de programme (135,8 millions de francs) augmentent de 44 millions de francs en raison des crédits prévus pour l'extension de l'aéroport de Nice (52,4 millions de francs). En revanche, les crédits de paiement prévus pour 1980 diminuent de 30 %, conséquence logique de la baisse des autorisations de programme dans les années antérieures.

Aéroport de Paris bénéficiera d'une dotation en capital de 56 millions de francs inscrite au Budget des charges communes, cependant que le programme d'investissement de l'Etablissement public doit atteindre en 1980 1 033 millions de francs en engagements (contre 540 millions en 1979) et 695 millions de francs en paiements (contre 411 en 1979).

## **F) Météorologie**

Création de 14 emplois (dont 4 au titre de la recherche) : 1,15 million de francs.

La réduction des dépenses d'équipement (- 40 millions de francs en crédits de paiement et - 13 millions en autorisations de programme) est liée à la baisse des crédits nécessaires au transfert à Toulouse de certains services (29,2 millions en autorisations de programme en 1980 contre 43,2 millions en 1979).

## **G) Crédits inscrits dans la section 6 du budget des transports**

### **1° Desserte aérienne et maritime de la Corse**

Sur les 305,8 millions de francs inscrits au nouveau chapitre 45-13 pour la desserte aérienne et maritime de la Corse, 12 millions de francs seront affectés à la desserte aérienne.

### **2° Recherche**

Les crédits demandés pour les actions de recherche sur programme au titre de l'Aviation civile sont ramenés de 90,3 millions de francs en 1979 en autorisations de programme (et 91,5 millions de francs en crédits de paiement) à 83,3 millions de francs en 1980 (73 millions de francs en crédits de paiement).

Les autorisations de programme demandées se répartissent de la manière suivante :

- Navigation aérienne : 15 millions de francs (comme en 1979)
- Construction aéronautique : 53,3 millions de francs (contre 59,9 millions de francs en 1979)
- Contrôle technique et formation aéronautique : 15 millions de francs (comme en 1979).

Par ailleurs, la subvention prévue pour l'Office national d'études et de recherches aéronautiques (O.N.E.R.A.) est de 11 millions de francs, comme en 1979.

Pour la recherche dans le domaine de la météorologie, les autorisations de programme demandées pour 1980 sont de 20,5 millions de francs (contre 22,3 millions de francs en 1979) et les crédits de paiement de 22,2 millions de francs (contre 23 millions en 1979).

### III - ANALYSE DES CREDITS

Par grandes masses, le budget de l'Aviation civile se présente ainsi :

1°) Au titre des emplois les deux mesures intéressent la navigation aérienne avec la création de 90 emplois et la transformation en catégories plus hautes de 130 autres emplois.

2°) les dépenses ordinaires du titre III enregistrent une augmentation de 11,25 % pour les charges de personnel et de 10,3 % pour les dotations de fonctionnement, cet accroissement étant dû pour sa plus grande part au fonctionnement opérationnel des services de la navigation aérienne (+ 19,6 % soit 17,8 millions de francs de dotation supplémentaire).

La subvention à l'Ecole nationale de l'aviation civile s'accroît de + 13 %.

3°) Les subventions d'exploitation sont maintenues à un niveau équivalent pour l'ensemble des secteurs sauf des subventions à Air France au titre des sujétions que lui impose l'Etat (diminution de - 14 %) cependant que la formation aéronautique et le contrôle technique font l'objet d'un redéploiement.

4°) Pour ce qui concerne les dépenses d'équipement, les priorités retenues intéressent le contrôle en route et d'approche (CRNA/Reims) et l'extension sud de l'aéroport de Nice (les dotations cumulées de ces deux groupes de programme enregistrent une augmentation de + 25 % en autorisation de programme), ainsi que la construction aéronautique qui passe hors recherche de 1 077 millions de francs à 1 222,6 millions de francs (+ 13,5 %) :

On trouvera dans l'annexe n° 1 les effectifs de personnels prévus pour 1980 dans les différents services de l'Aviation civile et de la Météorologie,

Section 1 - ADMINISTRATION GENERALE ET ECOLE NATIONALE  
DE L'AVIATION CIVILE

Crédits prévus pour l'administration générale  
et les services communs

	1979	1980	Variation
	(en millions de F)		(en %)
1. Dépenses ordinaires	248,9	278,3	+ 11,8 %
2. Crédits de paiement prévus pour les dépenses en capital	<u>14,5</u>	<u>21,5</u>	<u>+ 48,3 %</u>
TOTAL	263,4	299,8	+ 13,8 %
Autorisations de programme	19,7	18,5	- 6,1 %

Abstraction faite des hausses des rémunérations (12,5 millions de francs), le coût des mesures nouvelles se limite à 1,9 millions de francs :

- achèvement de la résorption de l'auxiliaariat à l'égard des agents des ex-coopératives ouvrières (création de 30 emplois d'ouvriers)
- régularisation de la situation des personnels occupant des emplois à temps complet et à titre permanent (création de 63 emplois).

La subvention à l'Ecole nationale de l'aviation civile (E.N.A.C.) doit passer de 48,4 millions de francs en 1979 à 54,8 millions de francs en 1980 (+ 13,2 %).

Il paraît utile à votre rapporteur de communiquer au Sénat les informations suivantes sur les activités de l'E.N.A.C.

1°) *Elèves navigants*

Sans avoir encore rejoint le niveau qui était celui du « régime de croisière » avant 1976, les promotions d'élèves navigants français ont des effectifs en augmentation ; le flux de recrutement d'élèves pilotes de ligne en 1979 (40 places mises au concours) confirme cette remontée ; la demande de formation d'élèves navigants étrangers (provenant notamment des compagnies Air Afrique et Air Madagascar) reste soutenue.

En 1979, les perspectives d'emploi se sont nettement améliorées (1). Dès le mois de mars, la Compagnie Air France faisait savoir que pour les quatre années 1980 à 1983 ses besoins estimés en pilotes nouveaux s'établissaient à 270. En fait trente et un élèves pilotes de lignes sont appelés, au cours du second trimestre 1979, à effectuer au sein de cette compagnie un stage de qualification qui sera suivi immédiatement de leur recrutement définitif. Les premiers d'entre eux ont commencé ce stage le 1<sup>er</sup> août 1979.

Une dizaine de candidats de ce premier groupe occupaient dans une compagnie secondaire des emplois de pilote qui, ainsi libérés, devraient se trouver disponibles pour d'autres pilotes en nombre égal issus de promotions ultérieures.

Ces perspectives encourageantes avaient d'ailleurs été amorcées par l'admission en stage de qualification de type à Air France d'un groupe précédent d'une trentaine de pilotes du même recrutement, au cours des premiers mois de 1979 (11 en mars et 20 en mai) qui sont maintenant embauchés définitivement.

2°) *Elèves E.S.A. (Electroniciens de la sécurité aérienne) :*

Le cycle de formation sera porté en 1980 à 15 semaines pour y inclure des bases d'informatique.

3°) *Elèves O.C.C.A. (Officiers contrôleurs de la circulation aérienne) :*

La durée de scolarité doit être portée à 40 semaines pour allonger la partie du programme consacrée à la formation aéronautique générale.

(1) Des difficultés d'emploi consécutives à la crise économique ont continué d'affecter les élèves des promotions 1972, 1973, 1974 (la promotion 1975 étant encore en formation).

Cette crise avait entraîné la suppression de tout recrutement en 1976 et une grande circonspection pour les années 1977 et 1978 où le recrutement a été limité respectivement à 18 et 22.

On prévoit que la situation devrait être complètement assainie à partir de 1982.

Deux promotions de 64 élèves sont prévues ; leur capacité totale sera très peu supérieure à l'effectif réel d'élèves O.C.C.A. français et d'élèves contrôleurs étrangers issus du cycle spécial « contrôleurs d'aérodrome et d'approche ».

Il y a lieu de prévoir qu'une promotion supplémentaire de 32 élèves (portant la capacité totale de formation à 160 élèves par an) sera nécessaire en 1980-81 et les années suivantes.

4°) *Elèves T.A.C. (Techniciens de l'Aviation civile) :*

La durée de scolarité sera portée à 29 semaines en raison de l'augmentation de son effectif (qui sera de l'ordre de 60 à 62 élèves) ; la capacité théorique de ce cycle de 29 semaines est de 64 élèves.

5°) *Cycles de formation de personnels administratifs :*

L'Ecole n'organisait jusqu'à présent que des stages d'information, de durée relativement brève, pour les personnels administratifs de catégorie A et B récemment recrutés. A la demande de la Direction générale de l'Aviation civile, elle organisera pour la première fois en 1979-80 des cycles de formation initiale proprement dite pour les personnels administratifs récemment recrutés ; leur durée sera de 12 semaines pour la catégorie A, de 4 semaines pour la catégorie B et de 2 semaines pour la catégorie C.

## Section 2 - TRANSPORT AERIEN

Du point de vue budgétaire, le domaine des transports aériens se caractérise par les subventions à Air France et à Air Inter.

### Crédits prévus pour le transport aérien

	Crédits ouverts en 1979	Crédits prévus pour 1980
	(millions de francs)	
1. Dépenses ordinaires		
Titre III : Fonctionnement	0,2	0,2
Titre IV : Subventions aux compagnies	418,5	359,4
2. Dépenses en capital (crédits de paiement)		
Contrats d'études	1,1	1
	<hr/>	<hr/>
	419,8	360,6
Autorisations de programme (contrats d'études)	1,6	1,6

### § 1 - AIR FRANCE

Une dotation nouvelle de 2 millions de francs est inscrite pour la desserte de Moroni.

Mais l'essentiel de la subvention à Air France concerne le déficit d'exploitation de Concorde (que l'Etat couvre à concurrence de 70 %), le maintien en exploitation des Caravelle et la partition des installations de la Compagnie nationale entre les plates formes d'Orly et de Roissy. Pour ces deux derniers postes, la subvention décroît au fur et à mesure du retrait des Caravelle et du développement des activités d'Air France sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

La répartition par poste de cette subvention doit évaluer comme suit (en millions de francs) :

	1979	1980
- Concorde (1) .....	218,4	235
- Caravelle (2) .....	86,4	17,5
- Partition Orly/Roissy : .....		
au titre de l'année considérée .....	80	60
au titre de 1978 .....	10	20
<b>TOTAL</b>	<b>394,8</b>	<b>332,5</b>

(1) Le chiffre de la subvention pour Concorde est ajusté en fin d'exercice en fonction des résultats constatés.

(2) Le nombre moyen des Caravelle restant en service doit passer de 20 en 1979 à 3,5 en 1980.

Il convient de souligner l'amélioration de la situation financière d'Air France, dont aucune filiale n'est plus déficitaire et qui, compte tenu des contreparties qui lui sont versées par l'Etat sous forme de subventions, s'est traduite en 1978 par un bénéfice de 197,6 millions de francs.

L'année 1979 s'est caractérisée par une augmentation de trafic profitable à la Compagnie nationale qui, grâce à la formule des vols vacances (en particulier sur New-York, les Antilles, la Réunion, Londres, Tel Aviv et Athènes) a su s'adapter à la concurrence des charters et aux désirs des différents types de clientèle.

En 1979, la Compagnie nationale devrait conserver une rentabilité satisfaisante lui permettant d'assurer l'exécution normale de son programme d'investissements sans dégradation de ses ratios financiers. Le résultat initialement prévu (176,9 millions de francs) était considéré comme réalisable avant les perturbations qui affectent la Navigation aérienne.

L'Etat aura rempli normalement ses engagements, en ce qui concerne un concours en capital de 100 millions de francs et le versement des contreparties subsoniques au niveau contractuel. La contrepartie Concorde prévue au contrat pour 218 millions doit être majorée dans la loi de finances rectificative de la fin de 1979 en fonction du résultat réel.

Les ratios contractuels resteront vraisemblablement meilleurs que prévu en ce qui concerne les EPKT (1)/agents au sol et les recettes de transport/frais de personnel au sol, ainsi que pour l'utilisation des flottes.

En revanche, le coût du personnel navigant technique (PNT) à l'heure de vol et du personnel navigant commercial (PNC) ramené au siège kilomètre offert (SKO) resteront supérieurs à ce qui était prévu au contrat. Enfin, l'excédent brut d'exploitation rapporté aux recettes commerciales sera légèrement inférieur à l'objectif.

Le tableau de financement des investissements d'Air France se présente ainsi :

(en millions de francs)

	1 9 7 9	1 9 8 0
<b>EMPLOIS</b>		
Investissements	1 858	2 079
Remboursement d'emprunts	292	275
Autres besoins	90	100
<b>TOTAL</b>	<b>2 240</b>	<b>2 454</b>
<b>RESSOURCES</b>		
Marge brute d'autofinancement	821	964
Apports de fonds propres	100	100
Cessions d'actifs et divers	12	20
Financements extérieurs à contracter	1 307	1 370
<b>TOTAL</b>	<b>2 240</b>	<b>2 454</b>

(1) Equivalents passagers kilomètres transportés (avec pour le fret 9 TKT = 100 PKT).

## § 2 - AIR INTER

La subvention à Air Inter au titre du « Protocole Mercure » (prise en charge par l'Etat de l'excédent de coût d'entretien de cet appareil en raison de la limitation de sa production à 10 exemplaires) doit être portée de 22,5 millions de francs en 1979 à 24,3 millions de francs en 1980 (+ 8 %).

Air Inter a réalisé en 1978 un bénéfice après impôt de 33,6 millions de francs pour un chiffre d'affaires hors taxe de 1 937 millions de francs.

La Compagnie prévoit pour l'année 1979 un chiffre d'affaires hors taxes de 2,3 milliards de francs (+ 17,35 % par rapport au chiffre d'affaires de 1978 et + 5,75 % par rapport aux prévisions initiales) et un résultat net, après impôt et provisions, de 43 millions de francs (+ 28 % par rapport à 1978 et + 43,3 % par rapport aux prévisions initiales).

Deux points doivent être évoqués à propos d'Air Inter :

1) *La mise en service du train à grande vitesse* entre Paris et Lyon doit se traduire, suivant les estimations de la Compagnie, par une perte de clientèle sur la liaison Paris- Lyon de 80 % en 1984 (par rapport à ce qu'aurait été l'évolution en l'absence du TGC), ce qui correspond à environ 20 % du trafic total d'Air Inter tel qu'il pourrait être estimé pour 1984. En d'autres termes, le trafic global d'Air Inter devrait stagner au cours de la période 1981-1984, ce qui oblige la compagnie à mener une politique d'investissements très prudente.

2) L'autre question est celle du *renouvellement de la convention entre l'Etat et Air Inter* qui expire à la fin de 1980. Les pouvoirs publics ont le choix entre ne pas conclure de nouvelle convention et donc laisser à Air Inter les avantages et les risques de la liberté commerciale ; ou bien conclure une nouvelle convention à laquelle la collectivité nationale pourrait avoir intérêt puisque cette convention permettrait à la fois de maintenir un certain nombre de lignes d'une rentabilité douteuse et d'assurer une certaine péréquation des tarifs entre les lignes les plus rentables et celles qui le sont moins.

Section 3 - CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

L'évolution des crédits prévus pour les différents programmes de construction aéronautique est présentée dans le tableau ci-dessous.

Crédits affectés à la constructionn aéronautique civile

(en millions de francs)

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
- Concorde (développement, série, support en service)	100	0	115	250	135	115
- Airbus	227	503	623	169	463	563
- Mystère 50	0	0	0	85	15	0
- Etudes de base d'avions avancés	15	0	10	12	3	6
- Avions nouveaux moyens courriers	75	25	25	75	10	25
- Hélicoptères	61,9	28,3	20,6	58,8	33,3	20,6
- Moteur CFM 56	441,8	410	318	448	400	345
- Moteur Makila	20,2	12,2	14	20,2	12,2	14
- Moteur nouveau pour hélicoptères	-	10	10	0	5	10
- Investissements divers et essais	20	25	20	15	18	15
- Développement exploratoires	25	31,5	25	15	20	20
- Equipements de bord	-	25	36	-	15,5	20
- Aviation légère	-	7	6	-	6	5
- Subventions pour études (hors enveloppe-recherche)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>986,3</b>	<b>1.077,4</b>	<b>1.223</b>	<b>1.148,4</b>	<b>1.136,4</b>	<b>1.199</b>

On doit faire remarquer qu'en 1979, une somme de 220 millions de francs prévue pour le programme de moteur CFM 56 a été en fait utilisée pour « éponger » les pertes subies par l'Aérospatiale et la SNECMA en raison de la non vente de 7 Concorde. Ce transfert a fait l'objet d'une observation critique dans la première partie du présent rapport.

Le tableau ci-dessus ne mentionne pas les crédits de recherche qui sont inscrits dans la section commune du budget des transports et qui s'analysent ainsi (autorisations de programme en millions de francs) :

	1979	1980
- Réduction des nuisances .....	18,1	16
- Réduction des consommations .....	17,5	19
- Etudes de compétitivité .....	24,3	18,3
- Subvention à l'Office national d'études et de recherches aéronautiques .....	11	11
<b>TOTAL</b>	<b>70,9</b>	<b>64,3</b>

Les trois quarts des crédits de la construction aéronautique sont absorbés par les programmes Airbus et CFM 56.

## § 1. Le programme Airbus

Non compris les crédits demandés pour 1980, le montant total des autorisations de programme engagées depuis le début de ce programme au titre du seul budget et de l'Aviation Civile est de 2 574 millions de francs courants.

Devant le succès commercial de l'appareil, les gouvernements concernés ont décidé l'année dernière de lancer une nouvelle version baptisée A 310 et l'importance des crédits demandés correspond au développement de cette nouvelle version.

Dès lors, le programme se déroule actuellement suivant deux axes :

- Développement de la version A 310
- Améliorations de la version A 300.

Le budget de 1980 prévoit des autorisations de programme d'un montant de 623 millions de francs, dont 450 millions sont envisagés pour la poursuite du développement A 310 et 173 millions de francs pour les améliorations A 300.

a) *Le développement de l'A 310* doit se poursuivre jusqu'en 1984. Le coût total des travaux qui sont affectés à la France est d'environ 2 300 millions de francs courants. Compte tenu des dépenses déjà engagées (382 millions de francs à partir des 503 millions de francs affectés à l'Airbus au budget 1979 et 54 millions de francs sur les budgets antérieurs) et les 450 millions de francs demandés pour 1980, il faudra prévoir entre 1981 et 1984 environ 1 420 millions de francs courants.

Ces sommes couvrent la fabrication d'outillages permettant la cadence maximum de 6 avions (A 300 + A 310) par mois. Une cadence supérieure sera nécessaire, compte tenu des succès commerciaux de l'Airbus. Le coût du supplément d'outillages à mettre en place est en cours d'évaluation et devrait se situer pour la part française à environ 180 millions de francs courants, qu'il sera peut-être nécessaire de financer sur les budgets 1981/1982.

b) *Les améliorations de l'A 300*, engagées cette année, se poursuivront jusqu'en 1982/1983. Elles permettront d'offrir aux compagnies aériennes à partir de cette époque un avion qui restera compétitif avec les nouveaux produits de Boeing. Compte tenu des dépenses déjà engagées (121 millions de francs à partir des 503 millions de francs affectés à l'Airbus au budget 1979 et 20 millions de francs sur les budgets antérieurs) et les 173 millions de francs demandés pour 1980, il faudra prévoir environ 150 millions de francs entre 1981 et 1983.

Le nombre total des appareils vendus ou ayant fait l'objet d'options ou de lettres d'intention accompagnées de versements est actuellement voisin de 400 appareils toutes versions confondues.

Pour satisfaire ces commandes, il est nécessaire d'augmenter dans de très fortes proportions les capacités de production des différents partenaires puisque la cadence moyenne de production est de 2,5 avions par mois et qu'elle devrait être portée à 5 avions par mois en 1982 et à 6 en 1983.

Il faut souligner le succès remporté par l'industrie française des équipements en ce qui concerne la nouvelle version A 310 puisque nos industriels ont enlevé une grande part du marché.

Comme chaque année, il convient de poser la question de la rentabilité de ce programme, autrement dit des perspectives de remboursement à l'Etat des aides accordées aux industriels.

A cet égard, la question essentielle est celle du cours du dollar. En 1968 en effet, lors du lancement du programme, il était considéré sur la base d'un dollar à 5,50 francs que le programme serait équilibré avec la commercialisation de 300 à 400 appareils.

L'année dernière, compte tenu du lancement de la nouvelle version A 310 et de l'affaiblissement du dollar, le seuil de rentabilité a été porté de 700 à 800 appareils ce qui, compte tenu des perspectives du marché, est un objectif raisonnable même si actuellement on en est seulement à la moitié de ce chiffre.

Mais il est certain que si le cours du dollar devait rester aux alentours de 4 francs, l'équilibre financier de ce programme serait gravement hypothéqué.

Toutefois, le problème de la rentabilité « budgétaire » de ce programme, s'il ne doit pas être négligé, doit être relativisé par la prise en considération de ses incidences extrêmement bénéfiques sur l'activité économique et le niveau de l'emploi et sur la balance commerciale. Il n'est pas douteux que la comparaison entre ces avantages et leur coût budgétaire est en faveur du programme Airbus.

Un crédit de 25 millions de francs est demandé comme l'an passé pour poursuivre les études préalables au lancement éventuel d'un avion nouveau moyen courrier qui serait dérivé de l'Airbus, qui aurait environ 160 places et qui serait doté de deux réacteurs CFM 56 de General Electric-SNECMA. Il est quasiment certain qu'une demande importante pour ce type d'avion se manifesterà aux alentours de l'année 1985. Cet éventuel avion nouveau serait directement concurrencé par l'un des deux nouveaux avions lancés par Boeing, à savoir le 757 à 180 places. Votre rapporteur a eu l'occasion d'insister dans la première partie du rapport sur l'intérêt qu'il y aurait à prendre rapidement une décision de lancement.

Un autre dérivé possible de l'actuel Airbus serait une version baptisée B 9 à grosse capacité (300 à 330 places).

Une autre version dérivée serait celle d'un avion long courrier quadri-réacteur qui prendrait, dans un avenir indéterminé, le relais des appareils actuels du type Boeing 707.



## B. Le programme de moteur CFM 56

Ce programme a démarré en 1971 et a fait l'objet depuis lors de 2 012 millions de francs courants d'autorisations de programme et de 1 985 millions de francs de crédits de paiement (1), non compris le budget de 1980.

La certification du moteur est en cours et l'année 1979 a marqué son démarrage commercial avec la décision prise par United Airlines de remotoriser par le CFM 56 trente DC 8 version allongée.

Ce premier débouché peut être estimé à environ 500 moteurs (moteurs de rechange compris), ce qui équivaut en termes de charge de travail pour les industries françaises à 90 Airbus.

Les motoristes estiment le potentiel de commandes à 150 appareils DC 8 à remotoriser.

Comme l'on sait, les avantages essentiels de ces nouveaux moteurs sont d'être peu bruyants et de permettre une économie de carburant de 15 %.

La décision des compagnies intéressées par une remotorisation de leurs appareils dépend donc du résultat de la comparaison entre le coût de la remotorisation (qui est très élevé) et l'économie de carburant qu'il sera possible de réaliser avant la mise hors service de l'appareil.

L'évolution du prix du carburant conditionne donc largement l'intérêt que les compagnies peuvent trouver à remotoriser ou non leurs appareils. A cet égard, pour rester dans le secteur civil, les deux principales inconnues sont :

- la remotorisation du DC 8 version normale,
- la remotorisation des Boeing 707 qui est actuellement étudiée par le constructeur.

Conformément à un accord entre Boeing et la société chargée de commercialiser le CFM 56, CFM International, un prototype de Boeing 707 équipé de quatre CFM 56 volera à la fin de l'année. Le cas échéant, cette remotorisation pourrait s'appliquer à des avions anciens ainsi qu'à des avions neufs susceptibles également d'être allongés pour offrir une plus grande capacité.

A part les avions militaires (en particulier le ravitailleur en vol KC 135 et le projet YC 15 de Douglas), un autre débouché important du moteur serait le

(1) Comme on l'a observé précédemment, 220 millions de francs prévus pour ce programme ont été affectés en 1979 au déficit de la série Concorde et devraient être rétablis par le « collectif » de fin d'année.

nouvel avion moyen courrier à fuselage étroit dérivé de l'Airbus, projet dont votre rapporteur a souligné l'intérêt dans la partie introductive de ce rapport.

A plus long terme, le moteur CFM 56 (à poussée augmentée) pourrait équiper, si elle voyait le jour, une version quadriréacteur long courrier de l'Airbus.

Des versions plus petites du moteur pourraient équiper des versions modernisées d'avions de cent places (Boeing 737, DC 9, F 28).

Selon les estimations des constructeurs, l'équilibre financier du programme pour la SNECMA se situerait autour de 3 000 moteurs mais pourrait demander une série plus longue pour s'établir, en cas de persistance du taux de parité actuel du dollar.

L'Etat sera remboursé par la SNECMA du montant total des aides qui lui sont apportées par des versements correspondant pour chaque moteur livré à :

- 0,04 pour mille du 1<sup>er</sup> au 500<sup>e</sup> moteur
- 0,1 pour mille du 501<sup>e</sup> au 1 000<sup>e</sup> moteur
- 0,2 pour mille du 1 001<sup>e</sup> au 3 000<sup>e</sup> moteur.

Les remboursements s'arrêteront là pour les moteurs de première monte, une redevance de 8 % du chiffre d'affaires net (H.T.) des rechanges pour ces 3 000 moteurs étant également exigé.

La phase, dite de certification, actuellement en cours sur le programme CFM 56 comporte, outre les travaux nécessaires au développement du moteur et à sa certification, les dépenses relatives à l'industrialisation de sa production et celles qui correspondent à la mise au point de son installation sur avion.

L'aide apportée par l'Etat à la SNECMA sur cette phase (qui se prolonge au-delà de la certification proprement dite du moteur) fait l'objet d'un protocole entre l'Etat et le constructeur. C'est à ce titre que le gouvernement propose l'inscription de 318 millions de francs en autorisations de programme et 345 millions de francs en crédits de paiement au budget de 1980.

L'application du protocole conduira également à des dépenses de l'ordre de 300 millions de francs entre les années 1981 et 1982.

En plus de ces travaux et de ces financements, le programme CFM 56 nécessitera un effort continu d'étude et de développement concernant :

- a) l'adaptation du moteur aux différents avions sur lequel il sera monté
- b) le suivi du moteur en service et le maintien de son avance technologique
- c) le développement de versions dérivées du moteur de base (par exemple à poussée augmentée ou à poussée diminuée), dans le but de constituer une

véritable famille de produits analogue à celles qui sont présentées par les motoristes concurrents.

Le montant des aides à prévoir à ces titres n'est pas encore défini et dépendra essentiellement de la manière dont se développeront la commercialisation et la vie en service du moteur.

Un ordre de grandeur raisonnable pourrait être 200 à 250 millions de francs par an pendant les toutes prochaines années.

C'est dire que le programme CFM 56 nécessitera encore un effort budgétaire important dans les années qui suivront sa certification. La solidité financière de la SNECMA sera elle aussi mise à contribution dans les prochaines années.

A cet égard, il convient de rappeler que la SNECMA s'est engagée dans un nouveau programme de coopération avec General Electric qui développe actuellement un moteur de 15 tonnes environ de poussée, le CF 6-32, ce moteur étant un dérivé vers le bas du moteur CF 6-6.

Dans le cadre des relations privilégiées qui existent entre les deux firmes, General Electric a proposé à la SNECMA de participer au développement et à la production de ce moteur. Un accord a donc été signé le 19 janvier 1979. A la suite d'observations des services officiels français, un amendement a été négocié en mai 1979.

L'approbation de cet accord par le Gouvernement est actuellement à l'étude. Il en est de même en ce qui concerne la demande de soutien financier présentée par la SNECMA pour un montant de 460 millions de francs (1978).

L'accord prévoit le développement et la production, en source unique, par la SNECMA de sous-ensembles représentant 24 % en production du moteur, sa rémunération se faisant par partage des recettes (24 % du produit des ventes de moteurs et produit des ventes des rechanges de sa fabrication). La SNECMA serait associée aux divers aspects du programme et consultée sur la stratégie suivie, le moteur étant entièrement sous la responsabilité et la maîtrise d'œuvre de General Electric.

Une première rotation du moteur a eu lieu le 1<sup>er</sup> août 1979 en France.

C'est essentiellement sur le programme B 757 de Boeing que reposent aujourd'hui les perspectives du CF6-32, bien qu'aucune commande d'appareil équipé de ce moteur ne soit encore annoncée, et l'industriel évalue son marché à 2 300 moteurs.

Le coût prévisionnel du programme, hors frais de démarrage mais compte tenu du développement après certification, est estimé par la SNECMA à 793 millions de francs, en francs 1978.

### § 3. Le support en service de Concorde

Depuis l'origine de ce programme, le montant des crédits budgétaires qui lui ont été affectés atteint 11,65 milliards de francs courants (sur lesquels l'Aérospatiale et la SNECMA ont remboursé 1,56 milliard de francs).

En francs actualisés aux conditions économiques de la mi-1979 (à l'aide des indices de prix de gros industriels) le montant des dépenses engagées pour ce programme s'élève à 18,6 milliards de francs.

En outre, en 1979, une somme de 220 millions de francs a été prélevée sur les crédits en principes ouverts pour le programme CFM 56 pour permettre l'apurement des conventions passées avec l'Aérospatiale et la SNECMA pour la couverture des dépenses de série compte tenu de l'impossibilité de vendre sept appareils. Ce prélèvement doit être régularisé dans le « collectif » de fin d'année.

Votre rapporteur a critiqué dans la première partie les conditions dans lesquelles ce prélèvement a été opéré.

En 1980, il n'est plus demandé de crédits pour la série Concorde. Par contre apparaît une nouvelle rubrique « support en service » destinée à pallier, au niveau du coût de l'entretien et des rechanges, les conséquences d'une série aussi courte.

On se trouve à cet égard dans la même situation que pour les Mercure.

Les crédits demandés à ce titre pour 1980 sont de 115 millions de francs (en autorisations de programme comme en crédits de paiement). Des dépenses du même ordre de grandeur sont à prévoir dans les années futures.

En outre 40 millions de crédits de paiement (correspondant à des autorisations de programme ouvertes dans les années antérieures) sont demandés au titre du développement de l'appareil.

Section 4 – CIRCULATION AERIEENNE EN ROUTE

Crédits prévus pour la navigation aérienne  
(circulation aérienne en route)

	1979	1980	VARIATION (en %)
	(millions de F)		
1. Dépenses ordinaires	545,9	614,2	+ 12,5 %
2. Dépenses en capital (crédits de paiement)	101,7	136,9	+ 34,6 %
<b>TOTAL</b>	<b>647,6</b>	<b>751,1</b>	<b>+ 16 %</b>
Autorisations de programme	113,9	119	+ 4,5 %

A. Au titre des dépenses ordinaires, la principale mesure nouvelle concerne la création de 90 emplois (25 électroniciens, 21 officiers contrôleurs, 36 techniciens de l'aviation civile).

Compte tenu de la diminution du nombre des agents contractuels (cf tableau annexe) l'accroissement des effectifs de l'ensemble du service de la navigation aérienne devrait être seulement de 72 unités (soit 1,3 %).

Si l'on considère plus précisément les effectifs des centres en route, l'accroissement des effectifs devrait être de 1,77 % en 1980, contre 1,76 en 1979 et 1 % en 1978.

Sur l'ensemble de ces trois années, les effectifs n'auront donc augmenté que de 4,6 % alors que le nombre des mouvements contrôlés devraient s'accroître, dans le même temps et suivant les prévisions du service concerné, de 13,3 %.

Au cours des dix dernières années, le nombre des mouvements contrôlés s'est accru de 73 % alors que les effectifs n'ont augmenté que de 36 %.

A cet égard, on doit observer qu'à productivité constante, les effectifs devraient augmenter plus rapidement que le trafic (puisque, quand le nombre des avions en circulation double, les risques de collision font plus que doubler).

L'objectif officiel de l'Administration d'accroître les effectifs au même rythme que le trafic repose donc déjà sur un effort de productivité. Mais les chiffres ci-dessus montrent que cet objectif officiel est loin d'être atteint puisque, au cours de la décennie 1969-1979, les effectifs ont augmenté moitié moins que les mouvements contrôlés et l'écart constaté sur la période 1978-1980 est encore plus marqué.

Il semble donc que le rythme des créations d'emplois devrait être sensiblement accéléré, ce qui contribuerait sans doute à améliorer l'état d'esprit des personnels concernés.

Cette recommandation n'exclut pas que des efforts soient poursuivis pour aboutir à une répartition aussi rationnelle que possible des effectifs entre les différents centres et les différents aéroports.

**B. Au titre des dépenses d'équipement**, les autorisations de programme (119 millions de francs) intéressent principalement :

- le nouveau centre de Reims (37,9 millions de francs, y compris 6,9 millions de francs pour l'équipement informatique) ; le coût total de ce nouveau centre, qui doit entrer en service le 1<sup>er</sup> janvier 1983, est actuellement évalué à 200 millions de francs (de 1977 à 1980, 126,3 millions de francs courants ont été engagés) ;

- l'équipement des autres centres régionaux (45 millions de francs dont 22,9 millions de francs pour l'informatique) ;

- la chaîne radar (12,5 millions de francs) ;

- les liaisons air-sol (10 millions de francs) ;

- les études et essais de matériels (5,3 millions de francs.)

En outre 15 millions de francs sont inscrits dans la section commune du budget des Transports pour des actions de recherche concernant la navigation aérienne.

Il est à craindre que la demande de trafic dépasse encore en 1980, à certaines époques, la capacité disponible dans les centres et que des mesures de régulation visant à limiter le trafic doivent parfois être mises en place aussi bien pour respecter les contraintes imposées par certains centres étrangers que pour adapter le trafic à la capacité des centres français.

Pour limiter les pénalisations aux usagers découlant de ces limitations, il est prévu de doter la CORTA (Cellule d'organisation et de régulation du trafic aérien) de moyens supplémentaires (personnel, liaisons, ordinateurs) afin d'améliorer les méthodes de régulation actuelles.

Par ailleurs est étudiée la mise en place d'un système de prévision permettant de connaître 6 mois à l'avance la demande de trafic afin de faire face aux pointes, soit par une augmentation ponctuelle de la capacité, soit par une organisation concertée des vols avec les usagers.

Section 5 - AEROPORTS

Crédits prévus pour la navigation aérienne  
(approche et atterrissage) et pour les bases aériennes

	1979	1980	VARIATION (en %)
	(millions de F)		
1. Dépenses ordinaires	170,0	180,9	+ 6,4 %
2. Dépenses en capital (crédits de paiement)	160,2	111,9	-30,1 %
TOTAL.....	330,2	292,8	-11,3 %
Autorisations de programme	91,9	135,8	+47,8 %

La principale opération en cours est l'extension de l'aéroport de Nice. Cette opération, qui a commencé en 1974, a pour but de porter la surface de l'aéroport de 200 à 400 hectares par remblaiement du delta sous-marin du Var.

Une première tranche de travaux (qui était pratiquement terminée quand s'est produit le raz-de-marée du mois d'octobre qui a arrêté le chantier) engagée depuis 1974 comprend le remblaiement de la plate-forme, la construction d'une piste de 3 200 mètres de long avec voies de circulation, balisage et équipements radioélectriques associés (dont les travaux devaient commencer en 1980) et l'allongement du tunnel sous piste, exécuté à 80 %, pour permettre la desserte de la partie Sud de la plate-forme.

Le financement est assuré par la Chambre de commerce et d'industrie de Nice, concessionnaire de l'aéroport, les collectivités (département des Alpes maritimes et ville de Nice), et l'Etat, selon le principe de répartition suivant :

- Etat : 35 % ;
- Chambre de commerce de Nice et des Alpes maritimes : 30 % ;
- Ville de Nice et département des Alpes maritimes : 35 %.

La dépense totale était au départ estimée à 264,3 millions de valeur juillet 1974, qu'il convient aujourd'hui de réévaluer, en fonction du planning du déroulement des chantiers, à 490 millions de francs (avant la récente catastrophe).

Mais pour l'essentiel, les investissements aéroportuaires sont, en France, financés par Aéroport de Paris dont le budget des opérations en capital (825 millions de francs en 1980) est, comme le faisait observer votre rapporteur dans la première partie, sans commune mesure avec la dotation en capital versée par l'Etat (56 millions de francs).

1) En ressources, ce budget doit s'établir ainsi en 1980 (1) :

- Autofinancement	328 millions de francs
- Dotation en capital	56 millions de francs
- Emprunts et ressources à dégager	441 millions de francs
	<hr/>
TOTAL	825 millions de francs

2) En dépenses, le projet de budget pour 1980 des opérations en capital d'Aéroport de Paris comprend, en termes de crédits de paiement, 695 millions de francs pour les investissements (taxes comprises) et 130 millions de francs pour les remboursements d'emprunt.

3) En termes d'autorisations d'engagement, le programme d'investissement pour 1980 d'Aéroport de Paris s'établit ainsi (en millions de francs) :

- Aéroport Charles de Gaulle :	966
- Aéroport d'Orly :	32
- Aéroport du Bourget :	2
- Autres aéroports et opérations communes	33
	<hr/>
TOTAL	1 033

(1) Les recettes d'exploitation sont évaluées pour 1980 à 1 914 millions de francs.

La construction de la première tranche de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, mise en service en avril 1974, avait coûté, en francs courants TVA comprise, un montant de 1 629 millions de francs. Depuis cette période jusqu'à la fin de l'année 1978, les dépenses complémentaires ont été, en francs courants TVA comprise, de 680 millions de francs et ont porté essentiellement sur la desserte ferroviaire, la première tranche de la deuxième piste, des hangars d'entretien d'avions et des développements substantiels en zone de fret.

Pour la période quinquennale de 1979 à 1983, Aéroport de Paris prévoit de dépenser pour le développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle une somme d'environ 2 milliards de francs, exprimée en francs 1979 hors TVA (cette modification de présentation ayant été demandée par le Conseil de direction du F.D.E.S.).

Les investissements essentiels prévus durant cette période sont des investissements de capacité. Le projet le plus important est la mise en service de l'aérogare n° 2 construite par module d'une capacité unitaire de 5 millions de passagers par an et dont les trois premiers doivent être mis en service successivement en 1981 - 1982 - 1983, portant ainsi la capacité de l'aéroport à 25 millions de passagers par an.

Par ailleurs, la piste n° 2 sera achevée à 3 600 mètres et entièrement équipée au début de 1981.

Section 6 – Formation aéronautique – Aviation générale – Contrôle technique

Crédits prévus pour la formation aéronautique,  
l'aviation générale et le contrôle technique

	1979	1980	Variation (en %)
	(millions de F)		
1. Dépenses ordinaires .....	109,6	115,8	+ 5,7 %
2. Dépenses en capital (crédits de paiement) .....	23,2	17,9	- 22,8 %
TOTAL .....	132,8	133,7	+ 0,7 %
Autorisations de programme .....	19	16,4	- 13,7 %

On trouvera en annexe au rapport la réponse du Gouvernement à une question sur les mesures prévoyant une économie de 2 millions de francs sur le chapitre 43-29 (subventions).

Section 7 - Météorologie

Crédits prévus pour la météorologie nationale

	1979	1980	Variation (en %)
	(en millions de F)		
1. Dépenses ordinaires			
- Météorologie.....	261,3	283,4	+ 8,5 %
- Recherche.....	28,5	31,2	+ 9,5 %
2. Dépenses en capital (crédits de paiement).....	88,5	48,3	- 45,5 %
<b>TOTAL.....</b>	<b>378,3</b>	<b>362,9</b>	<b>- 4,1 %</b>
Autorisations de programme.....	86,-	79,-	- 8,1 %

Météorologie nationale  
Autorisations de programme

(en millions de francs)

	1977	1978	1979	1980
1. Etudes, essais et développement de matériels.....	2	1,7	1,6	5
2. Equipement des services (Métropole).....	52,4	81	80,3	70
Dont :				
Transfert à Toulouse.....	11,5	46,8	43,2	29,2
3. Equipement (Outre-Mer).....	4,9	4,2	4	4
<b>Total Général.....</b>	<b>74,2</b>	<b>104,3</b>	<b>108,3</b>	<b>79</b>

On trouvera en annexe au rapport la réponse du Gouvernement à une question de votre rapporteur sur l'opération de transfert à Toulouse de certains services de la Météorologie.

**Les crédits de recherche** inscrits dans la section commune de projet de budget des Transports pour 1980 au titre de la Météorologie s'élèvent à 20,5 millions de francs en autorisations de programme (contre 22,3 millions en 1979) et à 22,2 millions de francs en crédits de paiement (contre 23 millions de francs en 1975).

Les autorisations de programme se répartissent ainsi (en millions de francs) :

<b>1. Programmes internationaux</b>	
– METEOSAT :	7,2
– ARGOS :	1
– Système global et recherche atmosphérique :	4,5
<b>2. Programmes nationaux</b>	6,6
<b>3. Equipements informatiques</b>	1,2
	<hr/>
<b>TOTAL</b>	<b>20,5</b>

ANNEXE n° 1

Effectifs des personnels de la direction générale de l'aviation civile  
et de la direction de la météorologie

Situation par catégorie - Budget 1980

(Les variations par rapport à 1979 sont indiquées entre parenthèses)

Catégorie au sens de statut de la Fonction Publique	Corps d'Administration Centrale	Corps Administra- tifs des Services Extérieurs	Corps spécifiques de la Navigation Aérienne	Personnel formation Aéronautique	Corps spécifiques de la Météorologie	Total
A	109	81	853 (+ 8)		942	1 985 (+ 8)
B	94	349 (+ 3)	4 697 (+ 82)		1 746 (+ 24)	6 886 (+ 109)
C	357	970 (+ 32)			18 (- 14)	1 345 (+ 18)
D	14	20 (+ 1)				34 (+ 1)
Contractuels	0 (- 2)	105 (+ 2)	52 (- 18)	266 (- 1)	151 (+ 4)	574 (+ 15)
Ouvriers		1 449 (+ 57)		26		1 475 (+ 57)
Divers (a)					86 (- 7)	86 (- 7)
Total	574 (- 2)	2 974 (+ 95)	5 602 (+ 72)	292 (- 1)	2 943 (+ 7)	12 385 (+ 171)

(a) Cadres territoriaux TOM.

## ANNEXE n°2

Explications données par le Gouvernement  
à l'appui de la mesure d'économie de 2 millions de Francs  
touchant les subventions aux associations aéronautiques.

La mesure fait apparaître une diminution d'un crédit de 2 000 000 F sur le Chapitre 43-29 (article 80).

Cette diminution affectera les crédits habituellement consacrés à l'attribution aux Associations Aéronautiques de subventions pour l'acquisition de matériel d'instruction.

Un contrôle a été effectué par la Cour des Comptes au cours de l'année 1978 sur les dépenses de subventions de 1975, 1976 et 1977.

Parmi les observations présentées par la Cour, l'une intéressait le principe et le fonctionnement du système de subventions pour l'achat d'appareils à moteur, de planeurs et d'équipements connexes.

Il était signalé en particulier que le système actuel ne répondait plus tout à fait aux textes initiaux à savoir l'acquisition de matériels destinés à l'initiation et à l'instruction aéronautique des jeunes, que ces appareils effectuaient dans ce but un nombre insuffisant d'heures de vol et que de ce fait l'efficacité de l'aide de l'Etat diminuait fortement d'année en année.

De même, la Cour appelait l'attention sur un second aspect de l'objectif initial de ces subventions à savoir l'aide indirecte apportée par ce biais aux constructeurs français d'avions légers et de planeurs.

Une réflexion approfondie sur ces observations a conduit à en admettre pour une large part le bien fondé.

Il est apparu en effet que les Associations Aéronautiques avaient au cours des années acquis soit directement, soit avec l'aide des subventions, un matériel d'instruction et des équipements suffisants pour satisfaire les besoins réels de formation aéronautique des jeunes et, que l'utilisation plus rationnelle des matériels d'instruction qu'elles possèdent pouvait dans l'immédiat leur permettre de répondre à une augmentation éventuelle de leur clientèle.

Il est apparu également qu'à la suite du Décret de 1975, qui a étendu l'aide de l'Etat à l'acquisition d'appareils fabriqués dans la Communauté. Le système conduisait en particulier dans le secteur des planeurs à subventionner indirectement les fabricants étrangers (Allemagne Fédérale) sur le budget français.

Cette situation risque de s'étendre à tous les matériels d'instruction et en particulier aux avions, lors de la mise en application des accords « Gatt ».

C'est pourquoi dans l'attente d'une réforme indispensable du principe même de cette forme d'aide, et, dans la contingence budgétaire actuelle il a semblé possible de réduire le montant des crédits affectés à l'acquisition par les Associations Aéronautiques de matériel d'instruction sans porter un préjudice grave à leur développement.

De même, cette réduction ne doit pas affecter l'aide indirecte apportée par ces subventions aux constructeurs français d'avions légers et de planeurs puisque dans le même temps les crédits prévus, depuis 1975, sur le chapitre 53-22, article 70 (aviation légère) pour le soutien de ce secteur d'activité sont en progression constante.

### ANNEXE n°3

#### Transfert de la Météorologie à Toulouse (Réponse du Gouvernement à une question de la Commission)

#### QUESTION N° 23 - Météorologie - Transfert à Toulouse

1) Présenter la chronologie des diverses décisions relatives au transfert à Toulouse des services de la Météorologie en indiquant les modifications successivement apportées au calendrier initialement retenu pour la réalisation de cette opération et l'état actuel des intentions gouvernementales.

#### REPOSE :

La chronologie de décisions est la suivante :

- 22 décembre 1972 : décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) adoptant le principe du regroupement à Toulouse des services centraux de la météorologie, et demandant un rapport, pour la session suivante, fixant le coût global de l'opération, son calendrier, et proposant un partage des charges entre les budgets des Transports et de la DATAR.

- 12 juillet 1973 : le CIAT note la fourchette du coût global des investissements (de 134,8 à 145,3 MF pour l'immobilier et de 81 à 57,6 MF pour les équipements), sans fixer le calendrier de l'opération, dont le déroulement est prévu « en fonction des crédits budgétaires disponibles ». Il demande une étude particulière des dépenses de fonctionnement temporaires qui seront à supporter, un examen des problèmes sociaux par les Transports et fixe la participation de la DATAR à 71,716 MF.

- 22 février 1979 : le CIAT confirme la décision de décentralisation, les premiers transferts devront intervenir au cours de l'été 1982 : le financement complémentaire en sera assuré dans le cadre de la procédure budgétaire pour 1980.

- juillet 1979 le financement complémentaire de la première phase est inscrit au projet de budget pour 1980.

En ce qui concerne les modifications de calendrier il convient de rappeler qu'il n'y avait pas eu de calendrier initial et que les premières dates envisagées l'avaient été en fonction de demandes pressantes, en 1973, des services de la Présidence de la République tendant à obtenir une évacuation rapide des locaux de l'Alma.

Ultérieurement diverses hypothèses de Calendrier ont dicté les inscriptions budgétaires en tenant compte du déroulement des études. Les

retards constatés ont amené à lancer une première tranche de travaux en 1977 sans attendre la mise au point de l'ensemble de la 1<sup>re</sup> phase puis un premier lot de VRD en 1978. Mais l'insuffisance de la progression des études s'aggravant, l'état du projet a été soumis à expertise. Le bureau d'étude déposait son bilan fin juillet 1978, un marché avec une nouvelle équipe comprenant l'architecte lauréat était signé en juillet 1979.

Actuellement l'intention du Gouvernement reste de réaliser progressivement le programme, mais il n'est pas possible actuellement d'avancer un échéancier précis en dehors de celui concernant la première phase dont on escompte qu'elle s'achèvera pour permettre une mise en service à la rentrée 1982.

\*  
\* \*

#### QUESTION N° 23 (suite)

2) Présenter les estimations successivement retenues du coût total de l'opération.

#### REPOSE :

Dans la fourchette notée par la CIAT le 12.7.1973 et rappelée ci-dessus, le coût total de l'opération était, après études complémentaires, retenu pour les chiffres suivants :

Immobilier :	140,3
Equipement :	<u>79,5</u>
Total	219,8 MF (de 1972)

Etaient également à prévoir des crédits supplémentaires de fonctionnement permanent (6,5 MF) des créations d'emplois et des surnombres provisoires - Les mesures sociales quant à elles n'étaient pas définies.

Ces évaluations sont demeurées valables jusqu'à l'an passé.

Toutefois l'expertise demandée peu avant le dépôt de bilan du bureau d'études, chargé de l'opération a fait réévaluer le projet à :

170,4 MF (1972) pour l'immobilier et des études
<u>77,5 MF (1972) pour les équipements</u>
247,9 MF (1972) soit un glissement de + 12,8% par rapport à l'évaluation de 1973.

L'application es coefficients d'actualisation habituellement admis conduit à un total de 547 MF (Fr. 1980). Le projet reste actuellement dans le cadre de cette nouvelle enveloppe à laquelle s'ajoutent les créations d'emplois, les surnombres, qui seront nécessaires et le coût des mesures sociales.

\*

\* \*

#### QUESTION n° 23 (suite)

3) Dans quelles proportions les retards accumulés sont-ils imputables à des difficultés techniques, à des contraintes financières ou encore à des hésitations sur le bien-fondé de l'opération ?

#### REPOSE :

Il est certain que la complexité du projet a été d'abord sous-estimée, et que l'application de la réforme de l'ingénierie a alourdi sensiblement les procédures. C'est toutefois la baisse d'activité puis le dépôt de bilan des bureaux d'études techniques, en juillet 1978 qui a le plus profondément perturbé l'exécution de l'opération en cours. La reconstitution d'une nouvelle équipe a en effet demandé un an.

Il n'y a pas eu à proprement parler de contraintes financières. Les moyens ouverts ont en effet toujours été au niveau de ce qui était immédiatement nécessaire. Aucun retard n'a été induit par d'éventuelles hésitations sur le bien fondé du projet.

\*

\* \*

#### QUESTION n° 23 (suite)

4) Ces retards ne sont-ils pas préjudiciables à la bonne marche du service et sont-ils compatibles avec une saine gestion des crédits budgétaires ?

#### REPOSE :

La bonne marche des Services n'a pas eu matériellement à souffrir des retards de l'opération. A l'origine les services de la météorologie cherchaient un site de regroupement à court terme, devant la nécessité de quitter à brève échéance les locaux de l'ALMA, où les possibilités d'extension des services notamment informatiques étaient nulles. Le progrès technique et la miniaturisation des équipements ont rendu le problème moins urgent.

Compte tenu des dispositions qui ont été prises parallèlement, il ne fait cependant pas de doute que l'incertitude sur le déroulement des opérations a été mal ressentie par certains personnels.

Une meilleure gestion des crédits budgétaires alloués à l'opération aurait sans doute résulté d'un déroulement normal du programme.

\*

\* \*

**QUESTION n° 23 (suite)**

5) La Cour des Comptes a-t-elle formulé des observations sur ces différentes questions ?

**REPOSE :**

La Cour des Comptes a effectivement demandé des précisions, dans un récent référé, sur l'allongement des délais de réalisation de l'opération transfert, le « quasi-doublement » de son coût, et les conditions du relogement à Boulogne, dans un immeuble en location, d'une partie des Services de la météorologie précédemment installés dans l'ensemble de l'ALMA. Les précisions demandées ont été fournies.

## ANNEXE n° 4

### Prise de participation de l'Etat dans le capital de la société des avions Dassault

(Réponse du Gouvernement a une question de la Commission)

#### QUESTION n° 17

Retracer avec précision les différentes opérations juridiques et financières (en particulier les annulations de dettes) qui ont permis à l'Etat de prendre une participation au capital de la société AMD-BA.

#### REPONSE :

L'Etat a acquis en janvier 1979 de la Société Centrale d'Etudes Marcel DASSAULT - (SCEMD) une participation de 20 % dans le capital de la société Avions Marcel DASSAULT-BREGUET Aviation (AMD-BA) pour une somme totale de 540 millions de francs.

Les deux millions cinq mille six cent cinquante actions dont l'Etat est ainsi devenu propriétaire ont été acquises pour un prix de 440 millions de francs, le solde (100 millions) représente un forfait d'intérêt consenti par l'Etat dans la mesure où le prix convenu n'est pas immédiatement réglé par le versement de deniers publics, et ne se trouvera acquitté qu'à terme, l'état se contentant de céder des créances qui ne sont pas encore venues à échéance.

C'est ainsi que l'Etat cède à SCEMD pour régler le principal un montant de 440 millions de francs de créances et de droits à paiement suivants :

a) pour un montant de 327 396 000 F, les avances accordées pour la réalisation du Mystère 20 (soit 25 832 000 F), les avances accordées pour la réalisation du Mystère 10 (soit 76 664 000 F) et celles accordées pour la réalisation du Mystère 50 (soit 224 900 000 F).

b) pour un montant de 112 604 000 F les droits à paiement de redevances au titre de marchés d'études passés par l'Etat (notamment au titre de la Convention d'Etudes pour l'avion Mystère 20).

L'Etat cède en outre à SCEMD, à titre de forfait d'intérêts, les créances ou droits à paiement à concurrence d'un montant de 100 millions de francs au titre :

- des redevances destinées à l'Etat sur marchés de matériels militaires destinés à l'exportation ;
- de la Convention d'Etudes concernant le Mystère 20.

Sur le plan budgétaire et comptable, l'opération s'analyse comme une affectation de recettes à des dépenses, autorisée par l'article 16 de la loi de finances rectificative pour 1978 du 30 décembre 1978.

Les recettes affectées comme indiqué ci-dessus au règlement du montant de la transaction seront constatées chaque année dans le cadre des lois de règlement.

A ce jour, cette affectation de recettes porte sur 410,1 millions de francs, se décomposant en :

- 323,5 millions de francs d'avances de développement (dont la nature budgétaire est celle d'une créance et qui peuvent donc être affectées d'emblée) ;
- 86,6 millions de francs représentant les redevances dues au titre des ventes de matériel réalisées à ce jour.

D'ici à la fin de l'année 1979, ces montants devraient être accrus de 15 millions de francs environ, représentant les redevances liées aux ventes de matériel prévues pour le 2<sup>e</sup> semestre de 1979.