

N° 58

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981

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 1982, 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° 33

Transports

II. — AVIATION CIVILE

IV. — MÉTÉOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Jean-François PINTAT.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) ; 450 et annexes, 470 (annexe n° 41), 475 (tome XVIII) et in-8° 57.

Sénat : 57 (1981-1982)

Loi de Finances - Aéroports. Aviation civile. Construction aéronautique. Météorologie nationale. Sécurité aérienne. Transport aérien.

SOMMAIRE

	Pages
Principales observations de la commission	5
Examen en commission	8
Chapitre I. Présentation générale du projet de budget pour 1982	9
I. Présentation générale des crédits	9
II. Les principales mesures nouvelles	11
Chapitre II. Le transport aérien	13
I. Air France	14
1. La situation financière en 1981 : une très forte dégradation	14
2. Le problème de la composition des équipages : une hypothèque à lever	15
3. Concorde : aménager progressivement le réseau	16
II. Le transport aérien intérieur	17
1. Air Inter	17
a) <i>La situation financière : bonne mais menacée par le T.G.V.</i>	17
b) <i>La desserte du territoire : la nécessité d'un arbitrage avion-rail</i> ...	18
2. Les compagnies régionales	19
a) <i>Une situation en voie de consolidation</i>	19
b) <i>...mais qui reste fragile</i>	19
c) <i>Une réflexion nécessaire</i>	20
3. La desserte aérienne de la Corse	20
a) <i>Des résultats déficitaires</i>	20
b) <i>Un coût budgétaire élevé</i>	20

Chapitre III. La construction aéronautique civile	21
I. Evolution des crédits	23
1. Une progression très importante	23
2. Deux actions prioritaires	24
II. Le programme Airbus	24
1. Aspects commerciaux : la percée se confirme	24
2. Aspects financiers : l'amorce des remboursements	25
3. L'élargissement de la gamme par le A 320 : des incertitudes à lever	26
III. Le programme de moteur CFM 56	27
1. Aspects commerciaux : des perspectives favorables	27
2. Aspects financiers : vers de nouveaux engagements ?	28
IV. Les autres programmes	29
1. L'avion de transport régional, ATR 42	29
2. Les programmes d'hélicoptères de la SNIAS : un très net succès ..	30
3. La difficile situation de la construction d'avions légers	31
Chapitre IV. Les aéroports	32
I. Evolution des crédits budgétaires	32
1. Une évolution difficile à apprécier	33
2. Un ajustement important des subventions de fonctionnement	33
3. Le surcoût du sinistre de l'aéroport Nice-Côte d'Azur	34
4. Les autres aides de l'Etat : des crédits qui ne permettent pas un entretien satisfaisant	34
5. Les conséquences pour les aéroports de province : une situation financière dégradée	35
II. Aéroport de Paris	36
1. La situation financière : dégradation prévisible	37
2. Les services rendus aux passagers : des améliorations et des projets	38

III. Les problèmes en suspens	39
1. La fixation des redevances aéroportuaires	39
2. Les transferts de charges	39
3. L'application de la décentralisation	40
Chapitre V. La sécurité aérienne	41
I. La navigation aérienne	41
1. Evolution des crédits : une priorité maintenue	42
2. Les principales mesures nouvelles : la poursuite des programmes engagés	42
3. Un effort à compléter dans divers domaines	44
II. Formation aéronautique, contrôle technique et sûreté	45
1. Les crédits pour 1982 : un léger redressement	45
2. Le contrôle technique des aéronefs : un motif de satisfaction	46
3. L'aide aux associations : une diminution en valeur réelle	46
4. La sûreté : un grave motif de préoccupation	47
Chapitre VI. La météorologie	48
1. Les crédits : une progression sensible des moyens de fonctionnement	48
2. Le transfert à Toulouse : une opération progressive	50
3. Le programme METEOSAT : incertitudes	50

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

A. TRANSPORT AERIEN

En ce domaine, le recours systématique au budget de l'Etat doit être évité et l'équilibre d'exploitation doit constituer la règle.

1. Le Concorde :

Le coût croissant de la couverture du déficit d'exploitation pourrait être réduit par un aménagement du réseau et notamment l'arrêt progressif de l'exploitation des lignes les plus déficitaires.

2. La question du « pilotage à deux » sur certains appareils :

Aucune raison technique ou de sécurité ne justifie la présence d'un équipage à trois sur le Boeing 737 ou sur des appareils similaires.

3. La situation financière d'Air France :

La couverture du déficit (environ 400 millions en 1981) et le financement des investissements appellent une solution pour préserver la compétitivité de la compagnie nationale.

4. La desserte du territoire :

Une politique cohérente des transports intérieurs prenant en compte l'ensemble des coûts financiers directs ou indirects des investissements doit être définie pour arbitrer entre le train et l'avion.

B. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

1. Favoriser la mise en cohérence de la diversité des projets :

La forte croissance de l'aide de l'Etat dans le budget 1982 est nécessaire et doit être employée à conforter la capacité technologique que la France a acquis avec Airbus et le CFM 56. Toutefois, l'élargissement des gammes de production exige une coordination et une convergence des avancées technologiques dans les différents secteurs de la construction aéronautique.

2. Réduire les risques du lancement effectif de nouveaux programmes.

Si des décisions sont indispensables pour que la France conforte sa position de deuxième constructeur aéronautique mondial, cela ne peut être envisagé que sur des perspectives commerciales sérieuses. En particulier, il conviendrait que soient précisées et mieux définies les conditions du lancement éventuel du programme A 320.

3. La coopération internationale dans le domaine des moteurs :

Les cadres actuels de la coopération internationale ont démontré leur efficacité. Il paraît souhaitable de ne rechercher un élargissement de la coopération internationale qu'avec des partenaires crédibles et qu'à la condition qu'il ne remette pas en cause les liens technologiques existants.

C. AEROPORTS

1. Le désengagement financier de l'Etat est préoccupant :

Au cours des dernières années, l'Etat a opéré des transferts de charges tout en limitant la progression des redevances aéroportuaires. Par ailleurs, les crédits budgétaires ne permettent plus un entretien régulier et normal des pistes.

2. La dégradation prévisible de la situation financière d'Aéroport de Paris doit être évitée :

Un arbitrage doit être opéré entre un financement des investissements soit par l'augmentation des redevances, soit par une contribution budgétaire.

3. La « décentralisation » pose des problèmes spécifiques :

Il importe que la nécessaire cohérence et les contraintes propres à l'aviation civile soient prises en compte et que les compétences et les responsabilités soient clairement définies dans la perspective de la décentralisation projetée.

D. NAVIGATION AERIENNE, SECURITE ET SURETE

1. Un motif de satisfaction : le contrôle des aéronefs :

L'augmentation des effectifs du service du contrôle technique des aéronefs répond à une demande pressante formulée l'an dernier par la Commission des Finances.

2. Un motif de préoccupation : le contrôle des passagers :

Par manque d'effectifs, une faible partie des passagers des vols intérieurs est contrôlée (30 à 50 % selon les estimations). L'attention doit être attirée sur les risques très graves que cette situation comporte.

3. Un effort à compléter : l'amélioration du service de la navigation aérienne :

Les créations d'emplois et le renouvellement des équipements ont apporté de profondes améliorations mais une plus grande fluidité du trafic aérien et un accroissement de l'efficacité du contrôle aérien doivent être activement recherchés pour contribuer à une sécurité renforcée et à une diminution des coûts des compagnies aériennes.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 13 novembre 1981 sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la commission a procédé, sur le rapport de M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial, à l'examen des crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

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

M. Maurice Blin, rapporteur général, a interrogé le rapporteur spécial sur les coûts énergétiques comparés du T.G.V. et de l'avion, sur les projets de liaisons ferroviaires, sur les conditions de financement de l'aérogare Roissy 2 et sur les causes du déficit d'exploitation d'Air France.

M. Pierre Gamboa a demandé des informations sur les coefficients de remplissage des avions d'Air France et d'Air Inter et a interrogé le rapporteur spécial sur les possibilités d'assurer un meilleur remplissage des avions.

M. Edouard Bonnefous s'est inquiété de la multiplication des déficits d'exploitation dans le secteur de l'aviation civile et a souligné le caractère inadéquat de leur couverture par le budget de l'Etat et les contribuables. Il a interrogé le rapporteur spécial sur le coût total du Concorde, son déficit d'exploitation et les conditions d'un arrêt éventuel de son exploitation. En ce qui concerne la répartition du trafic aérien entre les différents aéroports de la région parisienne, il a souligné les contraintes qui en résultaient pour les passagers. Il a également rappelé que les devis initiaux du T.G.V. avaient été dépassés et s'est inquiété de la cohérence des choix en matière de transports intérieurs.

Enfin, il a souligné l'importance de l'effort financier de l'Etat pour la construction aéronautique et il a souhaité une grande rigueur dans l'utilisation des crédits et dans le choix des projets.

Le rapporteur spécial a alors répondu aux questions qui lui avaient été posées et la commission, après avoir approuvé le rapport et les observations de M. Jean-François Pintat, a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

CHAPITRE I

PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1982

L'Aviation civile est un domaine où la France est bien placée : elle est au 5e rang mondial, hors pays de l'Est, pour l'ensemble du trafic aérien, au 3e rang pour le trafic international de passagers, au 2e rang pour le transport de fret. Elle occupe la 2e place mondiale pour la construction aéronautique et le solde net du commerce extérieur de l'aviation civile atteint 7 milliards de francs. Enfin, il s'agit d'un secteur où l'emploi croît.

Le projet de budget pour 1982 a pour objet, dans plusieurs domaines, de renforcer les évolutions amorcées depuis plusieurs années. Il s'agit avant tout d'un budget de continuité pour les grandes orientations avec une très forte progression des crédits pour les actions prioritaires.

I.- PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Les crédits de l'aviation civile atteindront 4 224,9 millions de francs en 1982 (+ 30 % par rapport à 1981).

Le projet de budget pour 1982 se caractérise par :

– une « remise à niveau » pour les moyens de fonctionnement après un gel en francs courants au cours des deux dernières années de la plupart de ces crédits : les moyens des services augmentent de 17,1 %.

– une progression modeste des crédits d'intervention (principalement subvention au Concorde) : + 9,9 %.

– un accroissement très important des dépenses en capital (+ 44,9 % en crédits de paiement et + 49,3 % en autorisations de programme) traduisant les deux grandes priorités du budget : la construction aéronautique (+ 55,4 % en autorisations de programme) et la navigation aérienne.

STRUCTURE ET EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES

ACTIONS	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital			Autorisations de programme	
	Part de chaque action dans le total des crédits (en %)	Crédits demandés pour 1982 (millions de F)	Variation par rapport à 1981 (en %)	Demandées pour 1982 (millions de F)	Variation par rapport à 1981 (en %)
AVIATION CIVILE					
Administration générale	9,2	390,5	+ 20,6	11,7	+ 0,7
Transport aérien	7,6	322,8	+ 7,5	1	-
Construction aéronautique	47,1	1 989,4	+ 49,4	2 078,4	+ 55,4
Navigation aérienne (en route)	23,7	999,5	+ 15,8	204,1	+ 19,4
Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	8,7	366,9	+ 26,7	138,5	+ 30,6
Formation aéronautique et contrôle technique	3,7	155,8	+ 9,9	15,9	+ 20,7
TOTAL AVIATION CIVILE.....	100	4 224,9	+ 30,0	2 449,6	+ 49,4
METEOROLOGIE.....	-	556,1	+ 22,3	100,3	+ 19,4

II.- LES PRINCIPALES MESURES NOUVELLES

1. Administration générale et services communs :

– création de 61 emplois (s'ajoutant aux 40 emplois créés dans le premier collectif pour 1981)

– augmentation de la subvention à l'Ecole nationale de l'Aviation civile de 18,4 % (73,7 MF).

2. Transport aérien :

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

– 30,2 MF à Air Inter pour le surcoût du Mercure (+ 17,9 %),

– 290,3 MF à Air France pour l'exploitation du Concorde (contre 272,3 MF dans le budget initial pour 1981 et 52 MF dans le premier collectif pour 1981),

– 64 MF pour la desserte aérienne de la Corse (contre 40 MF en 1981).

En outre, une dotation en capital de 150 MF est inscrite au budget des charges communes en faveur d'Air France (application du contrat d'entreprise avec l'Etat).

3. Construction aéronautique :

En autorisations de programmes, les principales dotations évoluent comme suit :

(en millions de francs)

	1980	1981	1982
Concorde (support en service)	115	125	100
Airbus	623	605	826
Avion nouveau – moyen courrier	25	25	300
Moteur CFM 56	318	452	655

4. Navigation aérienne (en route) :

Les crédits de fonctionnement augmentent de 16 % et correspondent principalement à la création de 201 emplois pour la mise en service du centre régional de Reims, à la transformation de 215 emplois et à l'application de diverses mesures catégorielles.

Les autorisations de programme atteignent 204 millions de francs (+ 19,4 % après une augmentation de 43,6 % de 1980 à 1981). Les principales opérations concernent la fin de l'équipement du centre de Reims (20 millions), les moyens des autres centres régionaux (56,9 millions) et l'achat de matériel informatique pour le contrôle aérien (31,5 millions).

5. Bases aériennes :

Après une baisse de 22 % l'an dernier, les autorisations de programme progressent de 30,6 %. Sur 133,6 MF demandés, 44 MF sont consacrés à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.

Les crédits pour la sûreté, qui avaient été supprimés dans le budget de 1981 pour être remplacés par une redevance payée par les usagers, sont rétablis à hauteur de 16 MF en fonctionnement et 15 MF de dépenses en capital.

6. Formation aéronautique et contrôle technique :

La progression des dépenses de fonctionnement est limitée (+ 11,6 %). Les crédits de subventions aux associations de formation aéronautique sont quasi-stables (11,8 millions de francs en 1982 soit + 4,4 %). Après une diminution de 72,2 % de 1980 à 1981 des autorisations de programme pour l'équipement des centres nationaux du SFACT en matériel, les crédits progressent, en 1982, d'environ 20 %.

7. Météorologie :

L'augmentation du budget s'explique par :

- la création de 100 emplois, s'ajoutant aux 35 créations du collectif pour 1981 et à 25 créations de régularisation ;
- une mesure nouvelle importante pour le transfert de certains services à Toulouse ;
- une forte croissance des crédits pour l'équipement des centres et stations de la météorologie (+ 48,4 % en autorisations de programme et + 60 % en crédits de paiement).

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AERIEN

Tous les experts s'accordent à prévoir une croissance faible du trafic aérien au cours des prochaines années. Si au cours des années 70, le trafic a progressé d'environ 10 % par an, la baisse de 1980 (- 0,5 %) et celle de 1981 (- 4 % selon les estimations) semble amorcer une évolution et aucune raison sérieuse ne permet d'envisager un retournement.

Dans ce contexte, la forte hausse des coûts (et notamment du carburant : + 40 % de 1979 à 1980) et les effets de la politique américaine de « dérèglementation » expliquent **la profonde dégradation de la situation financière de la quasi-totalité des compagnies aériennes** dont les coûts augmentent à un rythme supérieur (environ + 25 % en 1980) à celui de leurs recettes (+ 23 % en 1980). Le déficit des compagnies de l'Association internationale du transport aérien (IATA) a été d'environ 1 milliard de dollars en 1980 et les perspectives sont encore plus pessimistes pour 1981 : le nombre des grandes compagnies déficitaires va s'accroître ; Air France et Lufthansa qui étaient bénéficiaires en 1980, n'équilibreront pas leurs comptes en 1981.

Les résultats enregistrés sur l'axe de l'Atlantique Nord traduisent bien les effets pervers de la politique de dérèglementation et l'état de délabrement de l'organisation du trafic aérien international :

- existence d'une surcapacité évidente : chaque jour, on peut considérer que 56 Boeing 747 traversent l'Atlantique à vide ;

- sous-tarifcation manifeste : en 1980, les compagnies auront enregistré une perte d'environ un demi-million de dollars sur l'Atlantique Nord.

Cette accumulation de pertes amène à se poser une question : comment seront financés les déficits d'exploitation et les investissements indispensables au renouvellement des flottes ?

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

Pour qu'elles y parviennent, il faut que certaines conditions soient réunies et que des clarifications interviennent.

En particulier, il était indispensable que soient abordés dans le cadre de ce rapport budgétaire, un certain nombre de problèmes qui, à court ou moyen terme, auront des conséquences importantes pour les finances publiques.

D'un strict point de vue budgétaire, le domaine du transport aérien se traduit principalement, en 1982, par des subventions à Air France et Air Inter.

I. - AIR FRANCE

Le contrat d'entreprise signé entre l'Etat et la Compagnie pour la période 1978 à 1980 avait été exécuté dans de bonnes conditions : le taux d'endettement avait diminué ; les objectifs en matière de productivité avaient été, pour la plupart, atteints grâce à une grande rigueur de gestion ; la rentabilité de la Compagnie s'était accrue et, en 1979, le bénéfice de l'activité subsonique avait atteint 253,7 millions de francs.

En 1980, l'activité subsonique a dégagé un résultat bénéficiaire de 67,2 millions de francs et le déficit de l'activité supersonique à la charge d'Air France s'est élevé à 56,9 millions de francs, réduisant le bénéfice à 10,3 millions de francs.

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

Les facteurs d'ordre général décrits ci-dessus et notamment les effets de la politique de dérèglementation se traduiront en 1981 par une baisse de la recette unitaire.

La hausse du dollar, la progression des prix du carburant, l'augmentation des taux d'intérêt et donc des frais financiers dans un contexte d'évolution défavorable du trafic aérien entraîneront une dégradation profonde de la situation financière de la Compagnie en 1981 : un déficit d'environ 400 millions de francs paraît probable.

Ce bouleversement des conditions économiques appelle, semble-t-il, une révision du contrat d'entreprise signé avec l'Etat pour la période 1981-1983.

Au-delà des efforts qu'il est souhaitable d'entreprendre pour limiter les effets néfastes de ces facteurs extérieurs à la Compagnie, le financement du déficit d'exploitation et des investissements appelle une solution pour préserver la compétitivité d'Air France et ses chances d'affronter, dans les meilleures conditions, la concurrence internationale.

Une « stratégie à l'américaine » qui consisterait (cf. l'exemple de PANAM) à vendre siège social et filiales (chaîne d'hôtels) et à procéder à des licenciements massifs doit être exclue.

Dans ces conditions, on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'envisager l'octroi d'un concours exceptionnel et temporaire afin de ne pas alourdir à l'excès l'endettement et, donc à terme, les frais financiers.

Cette solution transitoire ne peut d'ailleurs être envisagée que dans le cadre d'une révision globale du contrat d'entreprise et prenant en compte les autres problèmes qui se poseront inévitablement dans le futur proche.

Il convient de noter par ailleurs que les huit filiales où Air France possède des participations majoritaires ont toutes dégagé un résultat positif en 1979 et qu'une seule a eu un résultat négatif en 1980. Après les difficultés rencontrées au cours des dernières années par certaines d'entre elles, il s'agit d'une situation très satisfaisante.

2. Le problème de la composition des équipages : une hypothèque à lever

Sous l'apparence d'une simple question technique et mineure, il s'agit d'un problème qui a eu et qui aura des implications financières très importantes pour Air France et dont les effets, indirects, sur les perspectives commerciales de certains projets d'avions français ne sont pas négligeables.

La question a été une première fois posée en février 1978, quand Air France, en application du contrat d'entreprise a eu le projet d'acquérir 13 Boeing 737 pour remplacer des Caravelle, en attendant la mise en service de l'avion moyen courrier dont le Gouvernement avait proposé le lancement.

Deux organisations syndicales, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) et le Syndicat national des Officiers mécaniciens de l'Aviation civile (SNOMAC) se sont alors fermement opposés à l'exploitation des Boeing 737 avec seulement deux membres d'équipage.

Le 16 avril 1978, Air France annonçait qu'elle renonçait à la location de ce type d'appareil.

Face à cette situation, Air France a dû recourir à des palliatifs :

- mise en service de Boeing 727 moyennant une réduction des fréquences,
- recours à des affrètements auprès des compagnies étrangères ou des compagnies françaises de troisième niveau.

Au total, la Compagnie a perdu un nombre d'heures de vol considérable (1) et a dû supporter un handicap de compétitivité face notamment à ses concurrents européens possédant une flotte plus adaptée aux courants de trafic.

(1) Air France aurait ainsi perdu près de 30 000 heures de vol par an, soit environ 10 % de son activité.

La question du troisième homme d'équipage sur certains avions a pris des développements nouveaux au cours de cette année :

– le groupe de travail, constitué par M. Reagan à propos d'un conflit sur la composition des équipages du DC-9-80, est arrivé à la conclusion que l'exploitation de cet appareil de 170 passagers environ était sûre avec un équipage à deux. Il a également indiqué que les avions Boeing de la prochaine génération, c'est-à-dire le B 757 (220 passagers), le B 767 (290 passagers), de même que l'A 310 (280 passagers) pouvaient potentiellement être exploités avec un équipage à deux membres, **la présence d'un troisième homme n'étant pas justifiée dans l'intérêt de la sécurité (1)**

– en septembre 1980, la firme Boeing a rendu publics les résultats d'enquêtes statistiques qui démontrent que la sécurité ne paraît pas affectée par le rapport poids-puissance des avions de ligne et que **le coefficient de sécurité était meilleur pour les avions qui avaient un équipage technique à deux** que pour ceux mis en oeuvre par trois membres d'équipage et ce, quelles que soient la taille des aéroports et les conditions de trafic (1).

Enfin, en mai 1981, un référendum organisé parmi les pilotes d'Air France a donné les résultats suivants : sur 1 300 pilotes consultés, 900 ont voté et 600 se sont prononcés pour la mise en service sur le réseau de la compagnie nationale du B 737 d'une centaine de places avec un équipage à deux.

Ces résultats sont contestés par les mécaniciens du SNOMAC et d'autres navigants groupés au sein du Syndicat national du personnel navigant de l'aviation civile (SNPNAC).

En conclusion, votre Commission observe que les études montrent qu'aucune raison de sécurité ne justifie la présence d'un équipage à trois sur les Boeing 737 et sur certains autres appareils. Dans ces conditions, elle estime souhaitable que cette question soit définitivement tranchée afin de permettre, si les conditions économiques sont encore favorables, à la Compagnie nationale de reconquérir son réseau (ce qui entraînerait d'ailleurs l'embauche de nombreux pilotes actuellement au chômage à la sortie de l'Ecole nationale de l'Aviation civile).

3. Le Concorde : aménager progressivement le réseau

En 1980, l'Etat a versé en application du contrat d'entreprise, 278 millions de francs à Air France correspondant à 70 % du déficit d'exploitation du Concorde (235 millions de francs avaient été inscrits dans la loi de finances initiale pour 1980).

Pour les années 1981-1983 et en application du nouveau contrat d'entreprise, l'Etat s'est engagé à couvrir 90 % du déficit d'exploitation. Ce taux correspond d'ailleurs à l'orientation d'une recommandation de la Commission qui s'était inquiétée l'an dernier de l'ampleur de la charge financière qu'imposait le Concorde à la compagnie nationale (54 millions en 1980).

(1) Ces indications sont extraites de l'étude de Jacques Plaignaud, parue sous le titre « Le troisième homme » dans le bulletin de l'Institut du Transport aérien n° 29 du 7 septembre 1981.

Les inscriptions budgétaires pour 1981 ont été de 272,3 millions de francs (loi de finances initiale) et de 52 millions (collectif du mois de juillet 1981).

Pour 1982, un crédit de 290,3 millions de francs est demandé qui devra très certainement faire l'objet d'un complément en cours d'année si aucune mesure n'est prise.

Votre Commission se refuse à envisager, pour le moment, l'arrêt total de l'exploitation du Concorde, solution d'ailleurs irréaliste dans la mesure où cette décision aurait un coût très élevé et poserait des problèmes juridiques inextricables.

Cependant, à partir du moment où cet avion, à terme, est condamné (et il a été condamné le jour où il a été décidé d'arrêter sa production), il convient de prendre les mesures pour alléger le coût budgétaire de la couverture de son déficit d'exploitation.

Il semble que ce coût, croissant au cours des dernières années en raison notamment de la hausse du prix du carburant et de la diminution des coefficients de remplissage, **pourrait être réduit par un aménagement du réseau comportant l'arrêt progressif des lignes les plus déficitaires.**

II.- LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR

Comparée à l'évolution du trafic aérien international, celle du trafic intérieur est, de façon surprenante, bonne. Ainsi, en 1980, le nombre de passagers transportés par Air Inter s'est accru de 21,6 % et le coefficient de remplissage moyen a progressé. La moyenne de croissance du trafic s'établit à + 14,3 % de 1978 à 1980 et les chiffres sur les 9 premiers mois de l'année 1981 confirment cette tendance.

Cependant, ces bonnes perspectives pourraient se détériorer au cours des prochaines années, notamment en raison de la mise en service progressive du train à grande vitesse (T.G.V.) et des autres projets de liaisons ferroviaires.

1. Air Inter

a) La situation financière : bonne mais menacée par le T.G.V.

En 1980, la Compagnie Air Inter a réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de 2 895 millions de francs supérieur de 30,2 % au chiffre d'affaires de l'année précédente.

Le bénéfice net après impôt s'est élevé à 55,9 millions de francs contre 42,1 million de francs en 1979.

Pour les 9 premiers mois de 1981, la progression du chiffre d'affaires se poursuit mais les incertitudes résultant de la mise en service du T.G.V. sur la liaison Paris-Lyon rendent les prévisions globales difficiles : au cours du mois de septembre 1981, premier mois de service du T.G.V., le trafic d'Air Inter a chuté d'environ 30 % sur cette liaison. A l'horizon 1984, le taux du détournement du trafic d'Air Inter vers le T.G.V. est estimé à 77 % sur Paris-Lyon, à 48 % sur Paris-Grenoble, à 77 % sur Paris-Saint-Etienne... Au total, la perte totale de passagers pour Air Inter, en 1984, est estimée à 18 % par rapport à une hypothèse sans T.G.V.

Des mesures d'adaptation des capacités et un redéploiement des moyens seront inévitables et les conséquences seront importantes dans de nombreux domaines : report de l'achat de nouveaux appareils, situation financière difficile, hausses de tarifs inéluctables.

A cet égard, il convient de souligner que les gains de productivité réalisés au cours des dernières années ont largement profité aux usagers français. Une comparaison portant sur les données les plus récentes, malgré les difficultés tenant aux fluctuations des taux de change indique que :

– **le tarif kilométrique d'Air Inter est égal à celui des relations intérieures américaines sur la base d'un taux de change de 1 dollar = 5,50 francs.** Au 1er septembre 1981, compte tenu du taux de change en vigueur à cette date, ils étaient inférieurs de 5 à 20 % (alors qu'en 1977, la comparaison était défavorable à Air Inter). Ce renversement s'explique par l'évolution divergente des tarifs en monnaie constante (+ 20 à 60 % aux Etats-Unis de 1977 à 1981 ; – 8 à 20 % en France pour la même période).

– **les tarifs d'Air Inter, pour des distances comparables, s'ils restent supérieurs aux tarifs espagnols et italiens, sont nettement inférieurs (de 9 à 45 %) aux tarifs allemands, anglais ou scandinaves.**

b) La desserte du territoire : la nécessité d'un arbitrage avion-rail

L'impact du premier T.G.V. sur le trafic aérien intérieur risque d'être profond. A un moment où sont évoqués des projets de nouveaux T.G.V. (Paris-Ouest, Paris-Nord, ... ?), il importe que les coûts des différentes options pour la desserte du territoire soient clairement établis.

Jusqu'à présent, avion et train pouvaient être considérés comme plus complémentaires que concurrents. S'il n'est pas inutile qu'une saine émulation existe entre les différents modes de transport, il convient cependant de s'interroger sur son coût pour la collectivité nationale.

En effet, il faut constater que :

– la France dispose maintenant de compagnies intérieures efficaces et productives et d'un réseau dense d'aéroports bien équipés n'exigeant pas, sauf exception, d'investissements importants.

– les finances publiques (directement ou indirectement) ou la capacité de financement nationale seront sollicitées pour le financement des projets de T.G.V.

C'est pourquoi, votre Commission souhaite, avant toute décision engageant l'avenir, que soit définie une politique cohérente des transports intérieurs prenant en compte l'ensemble des avantages et coûts financiers, directs ou indirects, de chaque catégorie de moyen de transport. Il convient en ce domaine de rechercher la solution la plus économique pour le pays et d'éviter les investissements de prestige.

Une réponse du ministère à une question de votre Rapporteur indique que « le gouvernement va mettre en place une mission de réflexion sur le transport aérien intérieur qui fera, en outre, toutes propositions utiles pour une meilleure organisation régionale ».

Le champ de cette réflexion apparaît trop étroit et devrait être élargi à l'ensemble du transport intérieur.

2. Les compagnies régionales

a) Une situation en voie de consolidation :

En 1981, l'activité des compagnies aériennes régionales a connu une progression certaine tant pour le nombre de passagers (970 000 soit + 18 % par rapport à 1979) que pour le chiffre d'affaires réalisé (+ 56 %).

Quant à la structure du transport aérien régional, l'année 1981 a vu s'achever le rapprochement entre Air Alpes et Touraine Air Transport conduisant à la constitution d'un groupe représentant près des deux tiers du secteur. Certaines compagnies plus petites ont poursuivi leur développement sans connaître de nouvelles difficultés particulières.

b) Une situation qui reste fragile :

Pour de nombreuses compagnies régionales et notamment les plus petites, leur existence continue de dépendre étroitement du soutien financier que les collectivités locales et instances régionales entendent leur apporter pour le maintien de lignes déficitaires ne pouvant subsister sans subventions.

En 1980, le montant des aides versées par l'Etat (DATAR), diverses collectivités locales et des chambres de commerce et d'industrie est estimé à 21,6 millions de francs et pourrait atteindre 30 millions de francs en 1981.

Pour de nombreuses liaisons, les coefficients de remplissage demeurent très faibles et le montant des subventions est élevé (par exemple, environ 1 million de francs pour le transport de 3 400 passagers sur une distance de quelques centaines de kilomètres).

c) Une réflexion nécessaire

En réponse à une question de votre Rapporteur portant sur les principes sur lesquels l'Etat envisage de fonder ses relations avec les compagnies régionales, le ministère a apporté la réponse suivante :

« Une mission d'analyse et de proposition va être mise en place pour aller vers une meilleure organisation du transport aérien régional.

Le Gouvernement entend favoriser les initiatives locales pour la création et le développement des lignes régionales, dans la mesure où ces services aériens sont correctement financés pour l'exploitant par le chiffre d'affaires dégagé et la subvention accordée, et dans la mesure où une nouvelle ligne ne remet pas en cause l'existence d'une ligne voisine déjà créée ou le développement d'autres services de transport concurrents ayant déjà bénéficié d'importants efforts financiers.

Par ailleurs, la situation et le rôle du transport aérien régional ne semble pas justifier la signature de conventions ».

« Ces orientations doivent être considérées parallèlement, d'une part à l'initiative croissante laissée aux collectivités locales dans le choix de l'exploitant régional de leurs dessertes, et d'autre part à un développement progressif des vols à la demande en métropole.

Le gouvernement entend ainsi, tout en diminuant son rôle d'intervention directe, améliorer la gestion de l'équilibre entre pérennité du réseau, qualité de service et non-concurrence en demeurant libre d'en apprécier souverainement les éléments et d'autoriser la mise en oeuvre, sur certaines lignes d'une concurrence limitée, pour peu que ceci s'avère souhaitable pour la satisfaction de l'utilisateur et la garantie du service public ».

3. La desserte aérienne de la Corse

a) Des résultats d'exploitation déficitaires :

En 1980, les résultats d'exploitation (Air France + Air Inter, avant compensation) ont été déficitaires de 68 millions de francs (dont - 15,6 MF sur Paris-Corse et - 52,4 MF sur les liaisons « bord à bord »). Pour 1981, l'ordre de grandeur du déficit est semblable.

Ces résultats s'expliquent par les caractéristiques des services mis en oeuvre :

- le trafic présente de fortes pointes saisonnières,
- les tarifs sont très nettement inférieurs aux tarifs pratiqués sur les lignes métropolitaines de longueur comparable (environ - 50 %).

b) Un coût budgétaire élevé :

En ce qui concerne la desserte « bord à bord », une partie du déficit est prise en charge par l'Etat.

En 1980, l'Etat a versé une subvention de 15 millions de francs (13 pour Air France et 2 pour Air Inter), laissant à la charge des compagnies un déficit de 37,4 millions de francs pour la desserte « bord à bord ».

En 1981, une somme totale de 40 millions de francs sera allouée aux compagnies, soit environ 60 F par passage.

Pour 1982, le projet de budget prévoit, en application du contrat signé le 6 janvier 1981 entre l'Etat et le GIE « Exploitation des lignes aériennes bord à bord Continent-Corse (constitué par Air France et Air Inter), une dotation de 64 millions de francs.

CHAPITRE III

LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

Hors pays de l'Est, la France occupe le 2^e rang mondial pour la construction aéronautique civile. Des emplois nombreux ont été créés au cours des dernières années et on estime que leur nombre pourrait être accru de 8 à 10 000 d'ici 1985.

Grâce à des entreprises performantes, bien gérées et à un effort de recherche très important soutenu par l'Etat, la France a acquis une maîtrise dans les technologies de pointe qui permet d'espérer faire de la construction aéronautique un instrument de croissance.

En 1980, le chiffre d'affaires de la construction aéronautique civile s'est élevé à 7,4 milliards de francs (+ 36,8 % par rapport à 1979) et les exportations ont atteint 5,6 milliards de francs (+ 34,5 % par rapport à 1979).

En ne considérant que la part française de fabrication de l'ensemble des matériels et compte tenu d'un montant de 2,9 milliards de francs d'importations en 1980 par les compagnies aériennes, on peut estimer le gain net en devises du commerce extérieur des aéronefs civils à 2,3 milliards de francs en 1980 (contre 1,8 milliard en 1979). Ce gain net devrait progresser au cours des prochaines années.

Pour les programmes déjà lancés, les perspectives commerciales sont satisfaisantes et la preuve de la capacité technologique de la France a été administrée.

Les chiffres de commandes et d'options pour l'Airbus, le CFM-56, les hélicoptères civils et les équipements de bord le démontrent.

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

En effet, pour ne pas renouveler « l'erreur Caravelle », il est indispensable d'élargir la gamme des productions afin de couvrir de nouveaux marchés.

Mais cette diversification, nécessaire et indispensable, exige une cohérence, une coordination et une convergence des avancées technologiques dans les différents secteurs de la construction aéronautique, et notamment pour les cellules et les moteurs.

Par ailleurs, ce ne peut être fait qu'en prenant en compte trois contraintes :

- la domination du Boeing sur le marché des avions civils,
- la nécessité de la coopération internationale,
- les perspectives de marché, c'est-à-dire les besoins des compagnies dans les dix à vingt prochaines années.

A cet égard, il ne peut pas ne pas être tenu compte de la stagnation du trafic aérien international et des considérables difficultés financières des compagnies aériennes. La révision en baisse des programmes de production de Boeing est significative de l'incertitude des marchés.

Dans ces conditions, si le lancement de nouveaux programmes est inconcevable sans l'aide de l'Etat, leurs coûts très élevés exigent d'évaluer clairement les perspectives commerciales et de minimiser les risques (afin de ne pas renouveler l'erreur du Concorde).

Le principe de lancer de nouveaux programmes n'est pas discutable mais il convient de s'interroger : lesquels ?

Si le projet de budget pour 1982 comporte l'assurance de crédits en progression très importante il ne répond pas totalement à cette interrogation.

I.- EVOLUTION DES CREDITS

1. Une progression très importante

Leur évolution est présentée dans le tableau ci-dessous.

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

	1980	1981	1982
- Concorde (développement, série, support en service)	115	125	100
- Airbus	623	605	826
- Etudes de base d'avions avancés	10	13	13
- Avion nouveau moyen courrier.....	25	25	300
- Hélicoptères	20,6	17	17
- Moteur CFM 56	318	452	655
- Moteur Makila	14	-	-
- TM 333	10	8	23
- Investissements divers et essais	20	23	30
- Développements technologiques	25	25	70
- Equipements de bord.....	36	40	40
- Aviation légère.....	6	4	4
- Subventions pour études.....	0,4	0,3	0,4
TOTAUX	1 223,0	1 337,3	2 078,4

D'une année sur l'autre, les autorisations de programme augmentent de 55,4 %. Par ailleurs, il convient de souligner que plus de 85 % de ces crédits sont accordés sous forme d'avances remboursables.

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

Les crédits inscrits pour les différentes versions de l'Airbus représentent plus de la moitié des autorisations de programme demandées et près de 86 % de celles-ci sont affectées aux deux programmes Airbus et CFM 56.

Leur caractère prioritaire est donc évident et se justifie pleinement en raison des perspectives commerciales.

En ce qui concerne le programme Concorde, il n'est pas inutile de rappeler qu'il a coûté **environ 11 milliards de francs courants** au budget de l'Etat pour les aides au développement et à la série. Outre les 300 millions qui sont annuellement demandés pour couvrir 90 % de son déficit d'exploitation (cf. chapitre I), 100 millions sont nécessaires pour assurer le support en service (frais de modification, pièces de rechange...).

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

II.- LE PROGRAMME AIRBUS

1. Aspects commerciaux : la percée se confirme

Fin juillet 1981, le bilan des commandes et des options était le suivant :

	A 300	A 300-600	A 310	Total
Commandes.....	221	16	79	316
Options.....	77	2	74	153
Total.....	298	18	153	469 (1)
Livraisons au 31.7.81.....	146	-	-	146

(1) Chiffre porté à 500 en novembre 1981

Par rapport à juillet 1980, Airbus Industrie a vendu à 6 nouvelles compagnies portant ainsi à 40 le nombre des compagnies clientes et le nombre total des commandes est passé de 411 à 469.

Compte tenu du taux actuel élevé du dollar qui renforce la compétitivité des Airbus par rapport aux productions de la concurrence, il est permis d'espérer atteindre l'équilibre du programme vers 1987 avec environ 600 à 700 avions (les besoins des compagnies déjà clientes au cours des prochaines années sont supérieurs à ce point d'équilibre).

2. Aspects financiers : l'amorce des remboursements

Compte tenu des crédits demandés pour 1982, le montant total des autorisations de programme engagées pour le développement des versions actuelles A 300 B2 et B4, leurs améliorations, le développement de l'A 310 et de l'A 300-600 s'élève à 3 802 millions de francs. 826 millions de francs sont inscrits au budget 1982.

Les sommes cumulées jusqu'à fin 1981 ont été affectées comme suit :

– 3 690,5 MF d'autorisations de programme et 3 507,5 de crédits de paiement ont été destinés à l'Aérospatiale sous forme d'avances, remboursables au fur et à mesure de la livraison des avions de série et des rechanges.

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

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

Les sommes prévues au Budget de 1982 serviront à poursuivre le financement de la part française du développement de l'A 310 et des améliorations de l'A 300, en particulier l'A 300-600.

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

– sur les 1 664 millions de francs versés à la SNIAS avant 1976 pour le développement des premières versions, 198,8 millions ont été remboursés au 31 juillet 1981. Le reste sera très probablement remboursé avant 1985.

– 218,5 millions ont été accordés à la SNIAS depuis 1976 pour les améliorations, la motorisation Pratt et Whitney, l'augmentation de la masse au décollage : les remboursements ont commencé en fin 1979 et s'élèvent à 13 millions de francs.

– 100 millions de francs ont été versés à la SNECMA au titre de sa participation à la production du moteur CF 6-50 de l'Airbus. Les remboursements s'élèvent à 11 millions à fin juillet 1981.

L'importance de ces remboursements va s'accroître au fil des années en fonction des livraisons et on estime qu'ils pourraient atteindre 700 à 800 millions en 1985.

3. L'élargissement de la gamme par le A 320 : des incertitudes à lever.

Les A 300 ne possédaient pas de concurrents directs ; l'A 310 possède un concurrent direct (le Boeing 767) qui arrivera sur le marché vers le milieu 1982 (début 1983 pour l'A 310) et qui a déjà totalisé un nombre de commandes supérieur.

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

Plusieurs projets ont été envisagés au cours des dernières années :

- un bi-moteur moyen courrier à fuselage large, de même diamètre que celui de l'Airbus A 300 actuel mais à capacité augmentée soit 320/340 places (provisoirement nommé TA 9). Le marché des avions civils dans les 15/20 ans à venir montre qu'il y aura normalement une place pour cet avion, plus rentable que les trimoteurs actuels de même capacité. Les hypothèses actuelles laissent supposer que cette version n'apparaîtra pas avant 1988.

- un quadrimoteur long courrier de 200 places environ de plus de 6 000 Km de rayon d'action provisoirement dénommé TA 11. Il pourrait convenir pour des liaisons à longue et très longue distance à trafic modéré. Mais le « créneau » n'est pas encore suffisamment établi et ce marché reste incertain.

- un bimoteur long courrier provisoirement appelé TA 12 de 300 places environ destiné au trafic transcontinental.

Le gouvernement a privilégié un autre projet : le A 320, programme d'avion bi-réacteur court-moyen courrier à fuselage étroit. Il est possible que deux versions soient proposées : 154 ou 172 passagers.

Les progrès techniques réalisés sur cet appareil se traduiraient par une réduction importante de sa consommation de carburant (- 40 % par rapport aux avions actuels et - 10 % par rapport aux projets en développement).

a) Le marché tarde à se concrétiser

Le marché potentiel de ce type d'appareil a été estimé à 2 400 unités. En tablant sur une pénétration du marché voisine de 30 %, 750 appareils pourraient être vendus par Airbus Industrie.

Toutefois, la concurrence a des projets également crédibles :

- le B 737 remotorisé avec des CFM 56-3 pour Boeing,
- le DC 9-80 remotorisé de Mac Donnel Douglas,

Ainsi, sur ce créneau, deux avions confirmés remotorisés existent déjà.

En dehors d'Air France (qui a commandé le A 320 en 50 exemplaires dont 25 options) les compagnies aériennes tardent à se décider.

b) D'autres incertitudes demeurent

Les structures de la coopération industrielle se précisent progressivement puisque la Grande-Bretagne s'est déclarée décidée à prendre une part substantielle dans ce programme (dans une proportion qui pourrait être de 25 à 30 %). La R.F.A., bien que n'étant pas cliente à court terme pour ce type d'appareil, pourrait prendre une part de 20 %. En plus de l'Espagne et de la Belgique qui participeraient dans des proportions respectives de 4,2 % et 4 %, Aeritalia est également intéressée par une participation de 10 %.

Des discussions entre les partenaires du groupement vont préciser la structure industrielle qui sera retenue.

Il convient d'être attentif à ce que l'accord concilie de façon optimale les intérêts des partenaires et les impératifs d'efficacité.

La motorisation de cet appareil appelle une autre question : si dans un premier temps, il avait été envisagé d'utiliser une version dérivée du moteur CFM 56 actuel (les 2 programmes se confortant mutuellement) il semble que les projets de Pratt et Whitney, en relançant l'escalade technologique, conduisent à une plus grande liberté (donc incertitude) quant au choix des moteurs du A 320.

III.- LE PROGRAMME DE MOTEUR CFM 56

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

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

1. Aspects commerciaux : des perspectives favorables.

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

Près de 600 moteurs font à ce titre l'objet de commandes fermes, options ou lettres d'intention de la part de compagnies aériennes, essentiellement américaines (dont United Airlines la plus grande compagnie du monde). La mise en service du premier DC 8 remotorisé est prévue pour le début de l'année 1982 (après un premier vol le 15 août 1981).

b) L'armée de l'air des Etats-Unis a présélectionné en janvier 1980 le CFM 56 pour la remotorisation de ses avions ravitailleurs KC 135 (version militaire du Boeing 707). Ce programme pourrait être d'une portée considérable puisqu'il concernerait 600 exemplaires du quadrimoteur KC 135 (soit une commande éventuelle de 3 500 moteurs). La décision définitive sur la remotorisation de ces appareils n'a pas encore été prise mais la possibilité de rééquiper environ 250 appareils est plausible.

c) Le CFM 56-3 a été choisi pour équiper le Boeing 737-300, version modernisée du biréacteur B 737 qui a été lancée le 26 mars 1981. L'appareil ayant déjà fait l'objet de 60 commandes ou options de compagnies américaines, le nombre de moteurs commercialisés s'élèvent donc à 150 et les perspectives de vente peuvent être estimées à environ 400-500 moteurs.

2. Aspects financiers : vers de nouveaux engagements ?

Lancé en 1971, ce programme a fait l'objet depuis lors de 2 783 millions de francs d'autorisations de programmes, compte non tenu des crédits demandés dans le projet de budget pour 1982.

Pour 1982, les crédits demandés sont de 655 millions de francs d'autorisations de programmes et de 584 millions de francs de crédits de paiement.

Ils correspondent à quatre objets :

– l'application du protocole actuellement en vigueur et destiné à financer le programme de certification, d'avionnage et d'industrialisation du moteur CFM 56-2 de base. Les montants, correspondants pour 1982, sont de 210 MF d'autorisations de programme et 224 MF de crédits de paiement.

– le financement de la moitié des dépenses prévues par la SNECMA au titre du développement après certification, c'est-à-dire les travaux de développement technique nécessaires pour assurer le suivi des essais d'endurance et une bonne mise en service du moteur. Le montant correspondant pour 1982 est de 110 MF.

– la participation de l'Etat au financement du programme de développement du CFM 56-3, dérivé à poussée réduite du moteur de base et destiné, notamment, à équiper le Boeing 737-300. Les montants correspondants en 1982 sont de 260 MF d'autorisations de programme et 210 MF de crédits de paiement et correspondent à 66 % des dépenses de l'industriel.

– le financement des études de la phase préliminaire du développement du CFM 56-2 000 à hauteur de 75 MF en autorisations de programme et 40 MF en crédits de paiement.

En effet, à la suite du lancement du moteur PW 2037 par Pratt et Whitney, il est nécessaire d'envisager dès maintenant un nouveau moteur plus performant que le CFM 56-2 qui est pourtant, actuellement, le plus moderne dans sa gamme.

Aucune décision définitive n'a encore été prise : le coût élevé du lancement d'un tel programme pourrait justifier un élargissement de la coopération actuelle Général Electric-SNECMA. **Il convient toutefois de ne s'engager dans cette voie que prudemment : le cadre actuel de la coopération a montré son efficacité et il importe de mettre des conditions à son éventuel élargissement :**

– s'associer à des partenaires technologiquement et financièrement crédibles.

– ne pas remettre en cause les liens technologiques actuels qui ont apporté aux deux partenaires des avantages réciproques.

– ne pas retarder l'éventuel développement du programme.

IV. – LES AUTRES PROGRAMMES

1. L'avion de transport régional, ATR 42 : le lancement d'un programme nouveau.

L'ATR 42 est un projet d'avion de transport régional de 42 places, issu de la fusion des projets AS 35 de l'Aérospatiale et AIT 230 d'Aeritalia.

C'est un biturbopropulseur (2 moteurs Pratt et Whitney Canada PW 100 de 1 700 KW) pouvant emmener 42 passagers à 1 300 Km. Son rayon d'action maximum dépasse les 4 000 Km.

Une version allongée (54 sièges) et une version cargo sont prévues.

Le coût du lancement du programme est estimé à 1 100 MF aux conditions économiques de 1980 pour la version de base, et à 310 MF pour la version allongée.

La part de l'Aérospatiale dépendra du montage industriel qui sera réalisé. Aujourd'hui, cette part, égale à celle d'Aeritalia, serait de 40 %, les autres 20 % pouvant être en partie sous-traités en Belgique et en partie attribués à un partenaire américain.

Le marché potentiel des avions de cette catégorie est très important. L'Aérospatiale l'estime à plus de 3 000 appareils pour l'ensemble des deux versions, à 42 et 54 sièges, de 1985 à la fin du siècle. **Une hypothèse moyenne de pénétration du marché conduit l'industriel à envisager la production de 750 avions.** Ainsi, avec un taux du dollar de 4,80 FF la rentabilité de l'ensemble du programme est envisageable. Il faut noter que celle-ci est cependant très sensible à la parité de cette monnaie et à la dérive éventuelle des conditions économiques avec les USA.

Le 7 novembre 1981, un accord de principe est intervenu pour le lancement de ce programme entre la SNIAS et Aeritalia. Il convient de se féliciter de cette décision et il est permis d'espérer que l'Etat, après être resté relativement neutre dans l'impulsion, participera, sous forme d'avances remboursables, aux frais de lancement de ce programme qui ne fait l'objet, semble-t-il, d'aucune inscription au budget 1982.

2. Les programmes d'hélicoptères de la SNIAS : un très net succès.

La division hélicoptère de la SNIAS emploie 7 800 personnes et a réalisé, en 1980, un chiffre d'affaires de 3 100 MF dont 2 400 à l'exportation.

Depuis 1970, date du développement du marché civil, la SNIAS a entrepris le renouvellement et l'élargissement de sa gamme de produits dans cette optique. A ce titre elle présente des appareils dans les classes 2 tonnes à 8 tonnes qui sont : l'AS 350, l'AS 355, le SA 360, et SA 365 et l'AS 332.

● AS 350 ECUREUIL

Hélicoptère monoturbiné d'une masse maximale d'environ 2 tonnes, il a déjà été commandé à environ 700 exemplaires (462 livraisons) et les perspectives commerciales demeurent excellentes.

● AS 355 ECUREUIL

Version bimoteur de l'Ecureuil, cet appareil a déjà été commandé à 473 exemplaires et un marché de 1 000 unités est plausible.

● SA 360 DAUPHIN

Monomoteur d'une masse de trois tonnes, il peut transporter 7 à 10 personnes. Certifié en France en 1975, il n'a été commandé qu'à 31 exemplaires.

● SA 365 DAUPHIN

Cette version bi-moteur a été lancée en 1978 et a fait l'objet de 199 commandes dont 90 par les gardes-côtes américains.

● AS 332 SUPER PUMA

Appareil bimoteur de 8 tonnes, il est principalement destiné au transport de troupes et aux liaisons avec les plate-formes de forage en mer. Les prévisions de vente portent sur 700 appareils en 15 ans et 77 appareils ont déjà été commandés.

La percée commerciale de la SNIAS sur le marché des hélicoptères civils a permis à la France de devenir le premier exportateur mondial dans ce domaine.

Par ailleurs, les conditions de remboursement et les perspectives commerciales actuelles laissent prévoir des remboursements, supérieurs au montant nominal des aides accordées par l'Etat.

3. La difficile situation de la construction d'avions légers :

Les autorisations de programme restent stables d'une année sur l'autre (4 millions de francs).

Deuxième du monde, la production française est cependant faible par rapport à celle des Etats-Unis où l'on observe comme en Europe une récession du marché. Elle est vendue principalement en Europe et la part prise sur le marché français reste à un niveau élevé puisque 68 % des avions achetés en France en 1980 y ont été construits.

A l'exportation la production d'avions Robin au Canada se poursuit tandis que la Socata recherche son implantation outre-atlantique.

L'Etat a continué d'appliquer vis-à-vis de ce secteur une politique de soutien basée sur la rationalisation de la production et la complémentarité des gammes des différents constructeurs.

En 1981, l'Etat a apporté son soutien à deux productions : le R 3140 de la firme Robin et le TB 20 de la Socata, filiale de la SNIAS.

Dans le but de relancer la construction d'avions légers et de favoriser la pratique de l'aviation légère, il serait souhaitable d'exonérer de la taxe spéciale les avions titulaires d'un certificat de navigabilité restreint.

CHAPITRE IV

LES AEROPORTS

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

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

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

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

I.- EVOLUTION DES CREDITS BUDGETAIRES

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

Les dépenses ordinaires progressent de 22,1 % (236 millions de francs en 1982). Les autorisations de programme demandées pour 1982 s'établissent à 138,5 millions de francs (+ 30,6 %).

Toutefois, les comparaisons chiffrées sont rendues difficiles en raison de la modification de la structure de la dotation budgétaire.

1. Une évolution difficile à apprécier.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des autorisations de programmes des bases aériennes au cours des trois dernières années.

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

	A.P. 1980	A.P. 1981	A.P. 1982
Etudes	1 651	1 320	1 066
Equipements des plates-formes aéroportuaires	116 135	82 908	115 600
dont			
– aérodromes d'intérêt général	74 400	51 998	64 400
– aérodromes d'outre-mer	18 835	16 960	18 300
– aérodromes d'intérêt régional	10 800	10 800	14 700
– mesures de sécurité en métropole	3 100	–	9 800
– mesures de sécurité outre-mer	1 000	–	1 200
– logements familiaux outre-mer	8 000	3 150	2 300
Subventions	5 500	4 400	4 900
TOTAL	123 896	88 628	116 666

Si la progression globale ressort à + 31,6 %, abstraction doit être faite des crédits inscrits en 1982 pour la sécurité sur les aérodromes qui avaient été débudgétisés en 1981 (cf. chapitre suivant) : **la progression du budget pour l'équipement des bases aériennes s'établit en réalité à 19,2 %.**

2. Un ajustement important des subventions de fonctionnement

Après une reconduction en francs courants de 1980 à 1981, **la subvention à l'aéroport de Bâle-Mulhouse** atteindra en 1982, 1,6 million de francs (+ 66,2 %). Elle représente la participation de la France aux frais de navigation aérienne générale qu'elle ne supporte pas.

De même, la participation du ministère des transports (égale à 50 % du coût) à **la desserte aérienne internationale de Strasbourg** avec les principales villes européennes augmente fortement puisqu'elle passe de 6,1 millions de francs en 1981 à 13,6 millions de francs en 1982. Cela correspond au coût des nouvelles dessertes qui ont été mises en place depuis l'année dernière et aux modifications de service demandées.

Votre Commission, tout en approuvant et appuyant ce soutien de l'Etat pour conforter la vocation européenne de Strasbourg, s'étonne à nouveau des modalités d'inscription de cette subvention : **il semble, en effet, qu'une inscription au budget du Ministère des Relations extérieures serait plus judicieuse et plus justifiée.**

3. Le surcoût du sinistre de l'aéroport Nice-Côte d'Azur

C'est l'opération la plus importante inscrite au budget 1982 puisque sur 64,4 millions de francs inscrits pour les infrastructures des aérodromes d'intérêt national, 44 millions sont consacrés à cette opération.

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

Le sinistre survenu en octobre 1979 a conduit à interrompre les travaux et une mission d'inspection interdisciplinaire a été chargée d'enquêter sur les causes du sinistre.

Le coût total de l'opération devrait se répartir de la façon suivante : 35 % Etat, 35 % collectivités locales (ville de Nice et département), 30 % Chambre de commerce et d'industrie des Alpes maritimes. Il s'établit déjà à fin 1981 à 442,6 millions de francs courants. En francs constants (valeur 1974), le coût final de l'opération devrait s'établir à 348,6 millions (soit 620 millions de francs courants) compte tenu des travaux supplémentaires rendus nécessaires par le sinistre au lieu de 264 millions de francs initialement prévus.

Actuellement un certain nombre de travaux ont été réalisés ou sont en cours d'exécution. La construction des pistes et voies de circulation devrait s'étaler sur les trois années 1981, 1982 et 1983.

4. Les autres aides de l'Etat : des crédits qui ne permettent pas un entretien satisfaisant.

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

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

Si les crédits inscrits au budget 1982 à cette fin progressent de façon sensible notamment pour les aérodromes d'intérêt régional (ils passent de 10,8 à 14,7 millions de francs de 1981 à 1982), **il doit être souligné que ces crédits ne permettront pas un entretien satisfaisant des infrastructures et notamment des pistes.**

Pour l'année 1982, les programmes envisagés pour les dix principaux aéroports français (hors Paris) sont les suivants :

millions de francs

Aéroports	Investissement de l'Etat	Financements mixtes		Investissements réalisés par le gestionnaires (TTC)
		Etat	Participations locales	
Marseille	0,50	0,2	0,2	45,13 (2)
Nice	0,5	43,5	(1)	82,64 (3)
Lyon-Satolas	0,1	-	-	9,18
Bordeaux		2,00	4,67	19,1
Toulouse	0,8	2,8	6,5	12,6
Lille		1,6	3,7	1,98
Nantes	0,42	0,63	1,37	4,75
Strasbourg	0,15	1	2,9	38,3
Ajaccio				0,7
Bastia				-

- (1) La répartition finale sera de : 35 % pour l'Etat, 65 % pour les participations locales.
 (2) Dont 10 MF de participation de la CCI et de transfert sécurité civile.
 (3) Dont 34,2 MF de participations diverses pour l'extension sud.

Sauf exception, ces chiffres indiquent que les adaptations à l'évolution du trafic aérien devront essentiellement être financées par les gestionnaires ou les collectivités locales.

5. Les conséquences pour les aéroports de province : une situation financière dégradée.

Les derniers chiffres disponibles portent sur l'année 1979 ; ils permettent de prendre la mesure des difficultés rencontrées et des charges qui sont, le plus souvent, assurées par les organismes consulaires et les collectivités locales.

Même si les résultats de 1979 marquent un redressement sensible au niveau des comptes d'exploitation, ils confirment l'évolution observée depuis 1976 : **le déficit global persiste en raison de l'incapacité de la majorité des aéroports à faire face à leurs charges financières.**

Le service de la dette atteint 27 % du chiffre d'affaires pour les aéroports moyens, 37 % pour les aéroports intermédiaires et 74 % pour les petits aéroports. Ainsi, de nombreux aéroports, et surtout les plus petits, sont-ils totalement dépendants des collectivités locales et des établissements consulaires pour le financement de leurs investissements et le remboursement des emprunts.

Cette situation financière dégradée ne doit cependant pas être appréciée dans l'absolu mais, le cas échéant, doit être mise en relation avec les avantages économiques d'un équipement aéroportuaire pour une région.

II.- AEROPORT DE PARIS

Pour l'essentiel, les investissements à réaliser au cours des prochaines années seront financés par l'établissement.

Au cours des années 1979, 1980 et 1981, Aéroport de Paris a réalisé des investissements d'un montant croissant (410, 598 et 620 millions de francs) avec une aide de l'Etat limitée : 150 millions de francs de prêts du FDES en 1979 et 40 en 1981 et 50 millions de dotation en capital en 1980.

L'année 1982 sera marquée par l'ouverture des deux premiers modules de l'aérogare Roissy 2 réservés à Air France et Air Inter : 2,4 millions de passagers seront déplacés d'Orly vers Roissy 1.

1. La situation financière : dégradation prévisible.

L'établissement a dégagé un résultat net global de 58 millions de francs en 1980 et d'environ 40 millions en 1981 (estimations), confirmant le redressement opéré depuis quelques années.

Cette situation risque de se dégrader au cours de l'année 1982 ainsi que le montre le tableau suivant :

EVOLUTION PREVISIONNELLE DE LA SITUATION FINANCIERE D'AEROPORT DE PARIS (Période 1981-1985)

(e: (en millions de francs courants))

	1981	1982	1983	1984	1985
1 - SECTION D'EXPLOITATION					
- Marge brute d'autofinancement	310	295	332	353	380
- Résultat de l'exercice	+ 44	- 10	+ 7	+ 16	+ 4
2 - SECTION D'OPERATIONS EN CAPITAL					
<u>Recettes</u>	<u>831</u>	<u>670</u>	<u>898</u>	<u>1 165</u>	<u>852</u>
dont : Réinvestissement	308	295	332	353	380
Dotation	-	-	-	-	-
Emprunts	519	371	534	767	448
Divers	4	4	5	5	5
- Prélèvement sur fonds de roulement	-	-	+ 27	+ 40	+ 19
<u>Dépenses (hors taxes)</u>	<u>831</u>	<u>670</u>	<u>898</u>	<u>1 165</u>	<u>852</u>
dont : Investissements	700	636	754	1 009	664
Service de la dette	131	134	144	156	188
3 - TAUX D'AUTOFINANCEMENT	25 %	30 %	25 %	20 %	29 %

Le recours important au marché financier pour financer les investissements de Roissy 2 au cours des années 1979 à 1981 conduira à un alourdissement des frais financiers ; en prenant pour hypothèse que les tarifs des redevances aériennes réglementées augmentent à un rythme égal à celui de la hausse des prix, les résultats prévisionnels seraient de - 10 millions de francs en 1982 et + 7 millions en 1983.

Or, sauf en 1980, les redevances ont augmenté à un rythme bien inférieur à celui de la hausse des prix.

Les choix sont certes difficiles car il convient de ne pas détériorer la compétitivité des aéroports parisiens par rapport à leurs proches concurrents européens ni de provoquer une augmentation excessive des coûts des compagnies aériennes françaises qui seraient les plus touchées par cette mesure.

Cependant, et afin de ne pas avoir à renouveler dans quelques années les palliatifs coûteux qui ont caractérisé le financement de Roissy I, un arbitrage devra être opéré entre l'augmentation des redevances ou un concours budgétaire.

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

Pour remédier aux critiques habituellement présentées concernant les services rendus aux passagers à Roissy I, Aéroport de Paris a déjà pris les mesures suivantes : amélioration de la disponibilité des chariots à bagages et mise en place d'un système de réservation électronique des hôtels.

Au cours de la prochaine année, l'attente des passagers à la livraison des bagages devrait être notablement réduite par la mise en service de moyens plus performants.

Par contre, l'amélioration des moyens de desserte des aéroports demeure à l'état de projet :

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

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

Dans une réponse à une question de votre Rapporteur, le Ministère des Transports déclare s'être « montré favorable à la réalisation prioritaire de la desserte ferroviaire directe à l'aérogare n° 2 ». Par contre le Conseil régional, en juin 1980, a demandé que soit accordée une priorité à la desserte d'Orly.

III.- LES PROBLEMES EN SUSPENS

1. La fixation des redevances aéroportuaires :

La fixation des redevances aéroportuaires et leur perception sont actuellement réglementées par le décret n° 74 179 du 26 février 1974 modifiant l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile et qui a libéralisé l'établissement des niveaux de tarifs.

Cependant, les augmentations tarifaires restent soumises, pour les redevances réglementées, à l'autorisation du Ministre des Transports.

Depuis 1976, dans le cadre des mesures de lutte contre l'inflation, le Ministère de l'Economie a d'autre part imposé des limites aux taux d'augmentation en régime national.

Pour l'exercice 1981, un relèvement moyen de 11 % des redevances réglementées a été autorisé auquel s'est ajouté une augmentation moyenne complémentaire de 1,5 % destinée à compenser l'effet des transferts de charges imposés par l'Etat.

Compte tenu de la faiblesse de la participation de l'Etat au financement des investissements, ces normes ont eu des conséquences importantes sur la situation financière de la plupart des aéroports français : **il aurait été souhaitable de compenser le désengagement financier de l'Etat par une libéralisation plus grande dans la fixation des redevances.**

2. Les transferts de charges :

Au cours des dernières années, une politique de transfert progressif aux gestionnaires d'une partie des charges de l'Etat avait été entreprise : il s'agissait de mettre à la charge des aéroports, donc de l'utilisateur, les coûts de certains services.

Ce transfert n'a été opéré que partiellement et dans une réponse à votre rapporteur le ministère indique que « **la poursuite éventuelle de ce transfert doit être replacée dans le cadre d'une réflexion générale sur les rapports de l'Etat et des aéroports** ».

Il semble d'ailleurs que ce problème pourrait être traité dans le cadre général de la « décentralisation ».

3. L'application de la « décentralisation » en matière aéroportuaire :

Dans l'attente d'un projet de « décentralisation » concernant les aéroports, il est souhaitable de préserver le statu quo et de « geler » le régime juridique des aéroports et des transferts de charges.

En effet, les spécificités du transport aérien et des équipements aéroportuaires (exigences de sécurité et de coordination, importance des aspects financiers, coexistence de personnels d'Etat avec ceux propres aux aéroports) conduisent à s'interroger sur les modalités que pourrait revêtir une éventuelle décentralisation.

Si dans un certain nombre de cas (ceux des grands aéroports) les solutions apparaissent relativement simples, l'application de la « décentralisation » pour les autres exigerait un partage clair des compétences et des responsabilités tenant compte de la nécessaire cohérence et des contraintes propres à l'aviation civile.

CHAPITRE V

LA SECURITE AERIENNE

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

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

I. LA NAVIGATION AERIENNE

Un indice de sécurité est fourni par les statistiques d'incidents graves de contrôle : pour 100 000 mouvements, le nombre de ces incidents est passé de 4,81 en 1977 à 3,37 en 1980.

1. Evolution des crédits : une priorité maintenue.

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

	Rappel variation 1981/1980 (en %)	1981	1982	Variation (en %)
Fonctionnement	+ 17,2	570,3	662,1	+ 16,1
Matériel	+ 28,3	156,4	181,8	+ 16,1
Total dépenses ordinaires (D.O.) ...	+ 19,4	726,7	843,9	+ 16,1
Equipement (crédits de paiement ...	+ 1,4	158,2	171,6	+ 8,5
TOTAUX D.O. + C.P.	+ 15,7	884,9	1 015,5	+ 14,7
Autorisations de programmes	+ 37,3	191,5	228,3	+ 19,2

Le projet de budget pour 1982 se situe dans la ligne des budgets précédents : la priorité active reconnue à la navigation aérienne porte sur les créations d'emplois, le renouvellement des matériels et l'achèvement du Centre de Reims.

Le système de perception des redevances de route auquel la France est partie avec dix autres pays européens, a pour objectif de mettre progressivement à la charge des usagers les coûts des services et des installations qu'ils utilisent : à ce titre, les recettes perçues par le Trésor français (budget général) se sont élevées à 407 millions de francs en 1980 et sont estimées à 573 millions de francs en 1981 et 745 millions en 1982.

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

a) Personnels : des recrutements importants.

Le budget 1981 avait créé 100 emplois et comportait les crédits nécessaires à la transformation de 195 emplois.

Le projet de budget pour 1982 prévoit la création de 201 emplois et la transformation de 241 emplois pour tenir compte de la qualification et des fonctions occupées par certains personnels.

Les emplois créés s'inscrivent notamment dans le cadre de l'ouverture prochaine du nouveau centre de contrôle régional de Reims.

Durant les années 1977 à 1981, il a été créé 412 emplois budgétaires, ce qui représente une augmentation de 7,88 % par rapport à l'exercice 1976 (ce taux est de 6,58 % si l'on tient compte des effets de la réduction de la durée du travail).

Dans le même temps, le trafic contrôlé par les centres en route a progressé de 9,29 %.

b) Renouvellement des matériels : une amélioration progressive et continue.

Le matériel technique affecté à la navigation aérienne constitue un système complexe, en constante évolution, dont le renouvellement, en fonction de l'obsolescence physique ou technologique, ne peut être que progressif. Il existe donc dans le système français de navigation aérienne des éléments dont la fiabilité diminue ou dont les performances sont moins élevées que celles des matériels nouveaux.

L'effort financier engagé au cours des dernières années et qui est poursuivi devrait permettre de retrouver avec un rythme de renouvellement plus proche de l'optimum, des conditions de fonctionnement plus satisfaisantes.

Outre la création d'un cinquième centre de la navigation aérienne à Reims en 1982 (pour lequel une autorisation de programme de 39,2 millions de francs est demandée), les efforts portent principalement sur le renouvellement des matériels : sur 194,1 millions d'autorisations de programmes inscrites au budget de 1982, 32 millions sont affectés aux acquisitions de terrains et aux constructions et 162,1 millions seront consacrés aux équipements et aux acquisitions de matériels.

En particulier, le système d'assistance automatisée au contrôle est progressivement modernisé : la phase d'automatisation CAUTRA 3, qui a démarré en 1969 est encore opérationnelle à Paris, Aix-en-Provence et Bordeaux mais la génération des systèmes CAUTRA 4, qui offre une fiabilité supérieure et des possibilités de développement accrues, a été mise en service à Brest et devrait l'être lors de l'ouverture du Centre de Reims.

Par ailleurs, la Direction de la navigation aérienne a entrepris de renouveler divers équipements nécessaires au contrôle :

– **équipements de visualisation radar** : entamé en 1981, le renouvellement devrait s'étendre jusque 1983-1984 pour un coût annuel de 15 millions de francs ;

– **liaison air-sol** : lancée en 1976, cette opération vise à réorganiser l'ensemble du canevas des liaisons radiotéléphoniques ;

– **infrastructure de radionavigation** : ce programme de renouvellement (d'un coût annuel d'environ 10 millions de francs) portant sur les aides radio-électriques à la navigation devrait s'achever en 1982.

3. Un effort à compléter dans divers domaines.

a) *L'écoulement du trafic dans la Région Sud-Est.*

L'an dernier, votre Commission avait attiré l'attention sur les difficultés d'écoulement du trafic dans la région Sud-Est : les difficultés constatées en 1979 avaient pris des proportions importantes pendant l'été 1980 : elles étaient dues à une inadaptation de la capacité de traitement du Centre d'Aix-en-Provence et à une insuffisance des effectifs dont l'emploi, par ailleurs, n'était certainement pas optimal.

Depuis le printemps 1980, l'effectif total du Centre d'Aix a été augmenté de plus de 30 contrôleurs. Compte tenu du temps nécessaire à la qualification complète de ces personnels (1 à 3 ans), l'effet de cette mesure devrait être sensible en 1982.

Outre des mesures techniques (meilleure sectorisation, délestages), des affectations de personnels supplémentaires sont envisagées et un système de rotation des équipes est à l'étude pour mieux adapter la capacité de contrôle au trafic, notamment en soirée.

b) *Les autres mesures nécessaires.*

Parallèlement aux mesures qui étaient devenues indispensables votre Commission pense que la recherche de solutions doit être activement poursuivie dans les domaines suivants :

– **la mise en place progressive d'un système de gestion des courants de trafic aérien en Europe** (une banque centrale de données est envisagée pour la fin de 1983) ;

– **la coexistence entre « aviation légère » et « aviation commerciale »** : outre une meilleure formation des pilotes, on peut se demander s'il ne conviendrait pas de s'orienter vers la mise en place de nouveaux types de réglementation pour l'aviation légère en contrepartie d'un service d'information de trafic voire même de contrôle de navigation ;

– **l'utilisation de l'espace aérien pour les besoins civil et militaire** : l'augmentation prévisible des besoins tant civils que militaires nécessitera, à terme, une révision des principes de compatibilité des deux types de circulation.

Reconnaissant l'importance des études et des efforts de l'Administration dans ces différents domaines, votre Commission souhaite qu'ils soient amplifiés pour contribuer à une sécurité renforcée et à une diminution de la longueur des routes aériennes. En effet, il n'est pas rare que certains trajets soient supérieurs de 15 % au trajet le plus direct : il y a là une source de gaspillage et de surcoût évident pour l'aviation commerciale.

II - FORMATION AERONAUTIQUE, CONTROLE TECHNIQUE ET SURETE.

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

Si la qualité de la formation du personnel de l'aviation commerciale est évidente, et d'ailleurs reconnue, des problèmes importants subsistent quant à la formation des pilotes de l'aviation légère.

Après une présentation générale des crédits affectés à ces actions, trois questions seront évoquées : celle du contrôle technique des aéronefs, celle de l'aide aux associations et celle de la sûreté sur les aérodromes.

1. Les crédits pour 1982 : un léger redressement.

Leur évolution est retracée dans le tableau ci-dessous.

(en millions de francs)

	1980	1981	Variation (en %)
Dépenses ordinaires	128,2	143,1	+ 11,6
Autorisations de programme.....	13,1	15,8	+ 20,7

Le calcul des dépenses ordinaires reste marqué par la rigueur malgré l'augmentation très importante du prix du carburant.

Par contre, les autorisations de programme, après une baisse de 20 % de 1980 à 1981, retrouvent à peine, en francs courants, le niveau de 1980. Cela devrait permettre :

- d'entreprendre le regroupement des ateliers du centre de Castelnaudary ;
- d'effectuer quelques opérations de rénovation des centres du service de la formation aéronautique et du contrôle technique ;
- de renouveler, mais dans des proportions trop limitées, la flotte du matériel volant.

2. Le contrôle technique des aéronefs : un motif de satisfaction.

L'an dernier, la Commission avait attiré l'attention sur l'insuffisance manifeste des effectifs du service chargé de la certification des aéronefs, opération capitale tant pour des raisons de sécurité que pour des raisons commerciales ; la Commission avait jugé impératif que des mesures soient prises pour créer, dans l'immédiat, les quelques emplois nécessaires.

Elle note avec satisfaction qu'une étude a été effectuée sur ce problème et que le projet de budget pour 1982 comporte des créations d'emplois qui permettront d'entreprendre un renforcement progressif des moyens en personnel dans ce secteur qui lui apparaît comme hautement prioritaire.

3. L'aide aux associations : une diminution, en valeur réelle.

Les accidents de l'aviation privée ont fortement progressé au cours des dernières années (55 morts et 80 blessés en 1970 ; 82 morts et 85 blessés en 1979). Cette situation est très préoccupante.

Au cours des dernières années, l'évolution des crédits pour l'aide aux associations a été la suivante :

– 8,9 millions en 1980 (réduction de 2 millions par rapport à 1979 par suppression des subventions pour l'achat d'appareils) ;

– 8,3 millions dans la loi de finances initiale pour 1981 : ce crédit a été porté à 11,3 millions de francs au cours d'une seconde délibération à l'Assemblée nationale.

La mesure proposée dans le projet de budget pour 1982 (+ 0,5 million de francs) apparaît donc peu significative (+ 4,4 %) même si elle ne s'applique qu'à la revalorisation des taux des bourses de vol à moteur et de vol à voiles : la dotation pour cette action atteindra 5,05 millions de francs (+ 11 %) : de toute évidence, elle ne compensera qu'une partie de l'augmentation du coût du carburant.

En ce qui concerne la sécurité de l'aviation privée, les lignes d'actions entreprises par l'Administration sont de deux ordres : l'information et la formation des pilotes privés et la réglementation de la circulation aérienne. Dans ces domaines, des réformes nombreuses sont intervenues et les actions de l'Administration significatives.

Il semble toutefois que la faiblesse des moyens financiers mis en oeuvre atténue la portée des initiatives et des mesures prises. Par ailleurs, il est à craindre que la stagnation de l'aide de l'Etat ne limite singulièrement l'accès à la pratique de l'aviation pour les jeunes, compte tenu du coût croissant de l'heure de vol.

4. La sûreté sur les aérodromes : un grave motif de préoccupation.

L'an dernier, une mesure de débudgétisation portant sur un total de 15 millions de francs avait été prise : il avait été envisagé de transférer le coût des dépenses de sûreté sur les aérodromes sur les usagers en instituant une redevance de sûreté qui aurait été affectée au ministère par fonds de concours.

Si le décret instituant cette redevance est paru vers le 15 mai 1981, après bien des difficultés, les textes d'application n'ont jamais été pris puisqu'il a été décidé, récemment, de ne pas donner suite à ce projet.

Les crédits nécessaires aux dépenses de sûreté ont donc fait l'objet d'une inscription budgétaire permettant d'assurer les dépenses courantes, de rattraper, partiellement, le retard pris au cours des dernières années en matière d'équipement et d'aménagement et pour faire face enfin aux besoins nés de l'ouverture de la nouvelle aérogare de l'aéroport Charles de Gaulle.

Le montant total des crédits ainsi inscrits aux titres III et V du budget de l'Aviation civile se monte à 31 millions de francs dont :

- 11 MF sont destinés à l'achat de matériel de sûreté, à la construction de clôtures et à divers aménagements ;

- 4 MF destinés à la construction des locaux et des logements nécessaires à la gendarmerie des transports aériens ;

- 16 MF destinés aux dépenses normales de fonctionnement de la gendarmerie des transports aériens, à l'entretien des locaux et des équipements de sûreté.

Actuellement, le contrôle des passagers à l'embarquement semble effectué de façon satisfaisante pour les lignes internationales.

Par contre, par suite d'une insuffisance des effectifs, une faible partie seulement des passagers des vols intérieurs est contrôlée (30 à 50 % selon les estimations).

Votre Commission des Finances attire l'attention sur les risques très graves que recèle cette situation.

CHAPITRE VI

LA METEOROLOGIE

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

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

Les programmes pour 1982 ont pour objectif d'assurer la continuité des actions de recherche fondamentale et appliquée, l'amélioration des informations destinées aux usagers et la rénovation des moyens.

1. Les crédits de la météorologie : une progression sensible des moyens de fonctionnement.

Au cours des dernières années, l'évolution du budget de la météorologie a été caractérisée par une rigueur certaine : ainsi, les crédits du budget 1981 étaient en progression limitée (+ 11,4 %) par rapport à 1980 pour les dépenses ordinaires.

En 1982, les crédits de la météorologie inscrits au « bleu » devraient atteindre 556,1 millions de francs (+ 22,3 %) ; les autorisations de programme progresseront de 19,4 % (100,3 millions).

Le tableau ci-dessous récapitule les crédits inscrits au budget 1982 du ministère des Transports.

LES CREDITS DE LA METEOROLOGIE EN 1982

	Rappel de la variation 1981/1980 (en %)	Crédits 1982 (en millions de francs)	Variation 1982/1981 (en %)
Personnel	+ 13,4	310,9	+ 18,7
Fonctionnement	+ 6,3	104,9	+ 19,6
Total dépenses ordinaires (D.O.)	+ 11,4	415,8	+ 18,7
Crédits de paiement (C.P.)	+ 115,7	140,3	+ 34,5
Autorisations de programme	+ 6,3	100,3	+ 19,4
TOTAUX D.O. + C.P.	+ 25,3	556,1	+ 22,3

Les mesures nouvelles concernant les personnels consistent en la création de 125 emplois (20 ingénieurs des travaux, 80 techniciens et 25 emplois de régularisation dans les territoires d'outre-mer) s'ajoutant aux 55 emplois créés par le premier collectif pour 1981.

Dans les dépenses ordinaires, il convient également de noter la suppression d'une subvention de 0,72 million de francs à la suite de l'indépendance des Nouvelles-Hébrides.

Trois causes principales expliquent les variations des dépenses en capital :

– une diminution de la participation de la météorologie à l'opération Météosat : 15 millions de francs ;

– la poursuite du transfert des services à Toulouse (50 millions en 1982 au lieu de 23,3 en 1981) ;

– la poursuite de l'équipement des centres et stations de la météorologie : 45 millions en 1982 contre 40,8 millions en 1981.

Enfin, il convient de noter que la météorologie bénéficie de certains concours hors budget (fonds de concours, indemnités...) pour un montant qui s'est élevé à 34,6 millions de francs en 1981 et dont la majeure partie (25,6 millions) a été affectée aux dépenses de personnel.

2. Le transfert à Toulouse : une opération progressive.

Décidé par le gouvernement en 1972 et confirmé par le comité interministériel d'aménagement du territoire, le transfert à Toulouse de certains services de la météorologie se poursuit.

Cette opération a été divisée en quatre phases (Phase I : Ecole et Recherche ; Phase II : Service météorologique métropolitain ; Phase III : Centre technique et du matériel ; Phase IV : Direction). La première phase a été scindée en trois tranches.

En ce qui concerne la 1ère phase, les premiers transferts d'agents décentralisés appartenant à l'Ecole Nationale de la Météorologie et à l'établissement d'études et de recherches météorologiques interviendront en août et septembre 1982.

Pour respecter cette échéance :

- une première tranche de travaux comportant la construction du restaurant et des résidences des élèves, lancée en 1977, est terminée ;

- un ensemble de V.R.D. nécessaires au fonctionnement des services sur le site, commencé en 1978, est achevé ;

- une deuxième tranche de travaux comprenant essentiellement les bâtiments de l'école, les laboratoires de la recherche et la centrale d'énergie dont la construction a commencé en décembre 1980 doit être terminée aux mois de juin et juillet 1982.

Le montant des crédits engagés à la date du 31 décembre 1981 s'élèvera à 252 MF, la dotation proposée au projet de budget 1982 portera ce montant à 302 MF.

Ce transfert entraîne de nombreuses contraintes pour les personnels puisque la procédure du volontariat n'est pas envisageable du fait que la totalité de chaque service central est en cause. Des mesures ont été prises ou sont envisagées pour limiter les inconvénients et les difficultés qui résultent de ce transfert.

3. Le programme METEOSAT : incertitude sur la poursuite du programme.

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

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

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

En ce qui concerne un futur programme opérationnel, les discussions ont été poursuivies avec les partenaires européens de la France, dans l'hypothèse d'une participation française plafonnée à 25 %. Certaines difficultés sont apparues tenant à l'incertitude de la participation de la R.F.A. au programme opérationnel et à la disproportion entre la participation française et les « retours » industriels bénéficiant à la France.

Ces retards dans la conclusion des discussions expliquent que les crédits inscrits au budget 1981 n'aient pas été utilisés et qu'aucune mesure nouvelle n'ait été proposée au titre de l'exercice 1982.

Votre Commission souhaite l'aboutissement de ce projet en raison de l'intérêt économique, scientifique et technique des informations recueillies par un tel satellite est évident.

Au cours de sa séance du 13 novembre 1981 tenue sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, président, la Commission a approuvé le rapport et les observations de M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial (voir « Examen en commission », page 38).

Au cours de ce débat auquel ont notamment participé M. Edouard Bonnefous, président, M. Maurice Blin, rapporteur général et M. Pierre Gamboa, la Commission a adopté les observations qui sont présentées au début de ce rapport (voir pages 5,6,7.) et a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits pour 1982 de l'Aviation civile et de la Météorologie.