

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

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 1977, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. René MONORY,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 31

Transports.

III. — AVIATION CIVILE ET METEOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; René Monory, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, Jean Francou, Gustave Héon, Paul Jargot, Louis Jung, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, MM. Gaston Pams, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexe 20), 2534 (tome XIX) et in-8° 555.

Sénat : 64 (1976-1977).

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

SOMMAIRE

	Pages.
Avant-propos	3
INTRODUCTION. — Présentation des crédits demandés pour 1977	7
CHAPITRE I^{er}. — Les transports aériens	13
I. — Les programmes	13
II. — Les compagnies aériennes	29
CHAPITRE II. — La navigation aérienne	41
CHAPITRE III. — La Direction de la Météorologie	43
CHAPITRE IV. — Les bases aériennes	51
I. — La direction des bases aériennes	51
II. — Aéroport de Paris	54
CHAPITRE V. — La formation aéronautique	63
Débats en commission	69
Annexes	73

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Votre rapporteur entend rappeler brièvement la nature des conséquences sur la structure des services des dispositions du décret du 30 mars 1976.

Il voudrait également formuler trois considérations d'ordre général sur différents aspects de l'évolution de l'Aviation civile en 1976.

a) La structure des services.

Le décret du 30 mars 1976 a mis en place deux directions au Secrétariat d'Etat aux Transports : la Direction générale de l'Aviation civile et la Direction de la Météorologie. Les attributions de l'ancien Secrétariat général à l'Aviation civile ont été réparties entre ces deux directions.

A. — AVIATION CIVILE

La Direction générale de l'Aviation civile :

— réglemente et contrôle les activités du transport aérien, la circulation aérienne ainsi que l'implantation et l'exploitation des plates-formes aéronautiques ;

— définit et conduit la politique nationale en matière d'économie du transport aérien, de construction aéronautique civile et de formation aéronautique ;

— assure des services qui, lorsqu'il s'agit de navigation aérienne et de formation aéronautique, donnent lieu, pour la plupart, à la perception de redevances ; celles-ci sont, selon le cas, inscrites en recette, au budget général de l'Etat ou, par voie de fonds de concours, rattachées au budget de l'aviation civile.

Dans les actions qu'elle entreprend, la Direction générale de l'Aviation civile doit tenir compte des effets de la conjoncture et de l'augmentation du prix des carburants sur le niveau de l'activité de l'aviation civile ; le taux de croissance de celui-ci, après avoir accusé une régression en 1974 et 1975, semble, d'après les premiers résultats observés en 1976, marquer une certaine reprise.

La nécessité de maintenir la qualité des services rendus, ainsi que la volonté d'adapter ceux-ci le plus étroitement possible aux besoins réels, ont aussi déterminé les choix que le projet de budget fait apparaître : poursuite de l'effort d'équipement dans le domaine de la navigation aérienne, rigueur des choix dans celui des bases aériennes.

B. — MÉTÉOROLOGIE

La Direction de la Météorologie :

— assure le recueil et le traitement des données météorologiques et climatologiques ainsi que la diffusion des informations appropriées nécessaires aux usagers civils et militaires, notamment à ceux de l'aéronautique ;

— pourvoit aux échanges internationaux de données météorologiques dans le cadre des accords souscrits par la France ;

— conduit les études et recherches, théoriques et appliquées, en matière de météorologie et de climatologie.

Les services rendus à certains usagers dans des conditions particulières peuvent donner lieu à la perception de redevances, portées en recette au budget général, ou de rétribution, rattachées au budget de la Météorologie par voie de fonds de concours.

Le souci de respecter les engagements pris au plan international, de maintenir la qualité des services rendus et d'adapter, au plus près, les moyens mis en œuvre à la demande exprimée, a commandé les priorités qui marquent le budget 1977 de la Météorologie.

Compte tenu de la date d'intervention du décret susvisé et pour des motifs de pure technique, cette réforme de structure n'a pas eu d'incidence apparente sur la manière dont ont été élaborés les budgets de ces directions regroupés sous la rubrique « III. — Aviation civile et Météorologie ».

En outre, la suppression ou la création de certains chapitres a répondu à des contraintes de nomenclature et n'a pas été liée aux réformes de structure intervenues.

b) Considérations générales sur différents aspects de l'évolution de l'Aviation civile en 1976.

LE PROJET DE CONSTRUCTION DE MERCURE 200

M. le Secrétaire d'Etat aux Transports a annoncé, le 12 août 1976, que le Gouvernement avait donné son accord de principe à un projet d'entente entre le groupe privé Dassault-Bréguet, la Société nationale industrielle aérospatiale (S. N. I. A. S.) et le constructeur américain Douglas pour la conception d'un biréacteur moyen-courrier de cent soixante quatorze places.

On a donc choisi de développer en commun un projet d'avion dérivé de Mercure 100, en service à Air Inter, et offrant une capacité accrue de charge marchande et de rayon d'action.

Ce projet n'a cependant, pour l'instant, aucune incidence financière sur le budget soumis au Parlement.

Le coût de mise au point et d'industrialisation de Mercure 200 serait estimé à 1,2 milliard de francs.

Dassault-Bréguet assurerait la direction technique du programme ; Douglas serait chargé de la responsabilité commerciale et de la vente aux Etats-Unis.

La S. N. I. A. S. recevrait la direction de la production dans la mesure où la chaîne de montage pourrait être installée à Toulouse.

LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉVISION DE LA POLITIQUE DE L'AVIATION GÉNÉRALE

Il devient indispensable de procéder à une révision d'ensemble de la politique de l'aviation générale.

En effet, un effort doit être accompli pour faciliter la pratique de l'aviation ; l'effectif des heures de vol, des brevets décernés, des licences renouvelées doit augmenter d'année en année ; or, l'évolution récente conduit progressivement à une désaffectation vis-à-vis de cette activité.

Par ailleurs, il est nécessaire de ne plus assimiler l'avion à un objet de luxe, ce qui comporte des conséquences évidentes d'ordre fiscal.

Il serait souhaitable d'envisager la création d'une commission, qui, avec la participation des groupements concernés, pourrait procéder à un effort de réflexion très utile sur ce sujet.

LES PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

Il est encourageant de constater que l'année 1975 a été caractérisée par une évolution plutôt satisfaisante de l'activité.

Le chiffre d'affaires consolidé a ainsi progressé de 19,5 % par rapport à 1974 ; il a atteint 15,5 milliards de francs.

Les effectifs employés ont été de 108 915 personnes à la fin de l'année 1975, contre 106 769 au début de la même année.

Les exportations ont également progressé : 7,16 milliards de francs en 1975, contre 5,32 milliards de francs en 1974.

INTRODUCTION

PRESENTATION DES CREDITS DEMANDES POUR 1977

Le montant des crédits de paiement demandés pour 1977 progresse de 8,3 % par rapport à 1976.

L'augmentation relativement sensible des moyens de fonctionnement (+ 17,3 %) contraste avec l'accroissement beaucoup plus modéré des dotations affectées à l'équipement (+ 2,2 %).

I. — Caractéristiques générales.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1976.	CREDITS prévus pour 1977.	VARIATION en pourcentage.
	(En francs.)		
Crédits de paiement :			
Dépenses ordinaires.....	1 005 305 162	1 178 879 069	+ 17,3
Dépenses en capital.....	1 456 753 000	1 488 032 000	+ 2,2
Total	2 462 058 162	2 666 911 069	+ 8,3
Autorisations de programme...	1 757 008 000	1 532 823 000	— 12,7

II. — Dépenses ordinaires.

1. — LES MESURES ACQUISES

Le montant des mesures acquises atteint 76,66 millions de francs, traduisant essentiellement l'extension en année pleine de différentes mesures, notamment l'incidence de l'augmentation des traitements et indemnités.

2. — LES MESURES NOUVELLES

SERVICES	TOTAUX Titre III.	TOTAUX Titre IV.	TOTAUX généraux.
		(En francs.)	
Administration centrale.....	+ 9 467 002	— 3 210	+ 9 463 792
Services extérieurs (personnels administratifs, ouvriers, personnel militaire et activités communes)	+ 19 928 295	»	+ 19 928 295
Navigation aérienne.....	+ 25 109 716	+ 20 000	+ 25 129 716
Météorologie	+ 4 879 481	»	+ 4 879 481
Bases aériennes.....	+ 11 157 968	+ 216 100	+ 11 374 068
Transports aériens.....	»	+ 8 789 152	+ 8 789 152
Formation aéronautique.....	+ 12 156 220	»	+ 12 156 220
Ecole nationale de l'Aviation civile	+ 5 183 573	»	+ 5 183 573
Totaux	+ 87 882 255	+ 9 022 042	+ 96 904 297

Les principales mesures nouvelles sont les suivantes :

Titre III :	En millions de francs.
Ajustement des dotations pour tenir compte de la situation réelle des effectifs.....	17,67
Augmentation provisionnelle des salaires des ouvriers.....	13,20
Création nette de 164 emplois.....	12,36
— Au titre de l'Aviation civile : 88 spécialistes de la navigation aérienne ; 26 personnels administratifs et divers ; 2 personnels des bases aériennes ;	
— Au titre de la Météorologie : création de 48 emplois de spécialistes, dont 8 au titre du développement de la recherche.	
Transfert du budget des Charges communes des crédits nécessaires au remboursement au budget annexe des Postes et Télécommunications des dépenses d'intérêt commun du Centre d'études des télécommunications.....	7,31
Titre IV :	
Application du protocole conclu entre l'Etat et Air Inter relatif à l'exploitation de 10 avions Mercure : pertes engendrées par les immobilisations des appareils.....	8,79

3. — L'ENSEMBLE DES CRÉDITS

(Dépenses ordinaires.)

SERVICES	TOTAUX Titre III.	TOTAUX Titre IV. (En francs.)	TOTAUX généraux.
Administration centrale.....	75 191 387	»	75 191 387
Services extérieurs.....	157 882 375	»	157 882 375
Navigation aérienne.....	415 076 863	271 022	415 347 885
Météorologie.....	235 946 400	655 910	236 602 310
Bases aériennes.....	122 960 824	11 162 200	134 123 024
Transports aériens.....	1 391 965	20 053 500	21 445 465
Formation aéronautique.....	90 417 199	9 606 459	100 023 658
Ecole nationale de l'Aviation civile.....	38 262 965	»	38 262 965
Totaux.....	1 137 129 978	41 749 091	1 178 879 069

La navigation aérienne, qui obtient plus du tiers des crédits, et la Météorologie nationale, qui en absorbe plus du cinquième, demeurent les services les plus dotés.

III. — Dépenses en capital.

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1976	1977	1976	1977
	(En francs.)			
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat	1 751 550 000	1 526 975 000	1 447 262 000	1 485 532 000
Titre VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat	5 458 000	5 848 000	9 491 000	2 500 000
Totaux	1 757 008 000	1 532 823 000	1 456 753 000	1 488 032 000

Le montant du chapitre 53-24 (« *Grands programmes d'études et de développement du matériel aéronautique* ») passe de 1,26 milliard de francs en autorisations de programme en 1976 à 1,05 milliard de francs en 1977 — et de 1,03 milliard de francs en crédits de paiement en 1976 à 1,06 milliard de francs en 1977.

Le budget pour 1977 prévoit notamment :

- la poursuite du développement de Concorde pour 260 millions de francs ;
- l'aide à la série de Concorde pour 280 millions de francs ;
- l'amélioration des versions B2/B4 de l'Airbus pour 45 millions de francs ;
- les hélicoptères pour 55 millions de francs ;
- le moteur C. F. M. 56 pour 370 millions de francs ;
- le moteur de 1 800 CV, destiné notamment à l'équipement de l'hélicoptère Super-Puma, pour 17 millions de francs.

Le montant du chapitre 53-90 (« *Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole* ») passe de 285,3 millions de francs en autorisations de programme en 1976 à 267,4 millions de francs en 1977 et de 216,4 millions de francs en crédits de paiement en 1976 à 236,9 millions de francs en 1977.

Plusieurs opérations d'équipement ont été inscrites au projet de budget pour 1977 de l'Aviation civile :

- l'extension sud de l'aérodrome de Nice ;
- le développement des infrastructures aéronautiques Outre-Mer ;
- les actions destinées à réduire les nuisances induites par les activités aéronautiques ;
- l'amélioration des infrastructures métropolitaines nécessaire au contrôle de la circulation aérienne en route ;
- le renouvellement du matériel volant des centres de formation aéronautique.

Pour la Météorologie, la stabilité des autorisations de programme destinées aux études et recherches et à l'équipement des services devrait permettre cependant :

- la poursuite, en Métropole et Outre-Mer, de l'effort de modernisation du réseau de base d'acquisition et diffusion des informations météorologiques ;
- le développement des actions de recherche, notamment dans le cadre international et le domaine des énergies nouvelles ;
- la réalisation de l'opération de remembrement, à Toulouse, des services centraux de la Météorologie.

CHAPITRE I

LES TRANSPORTS AERIENS

Après avoir envisagé l'évolution des grands programmes, votre rapporteur étudiera la situation financière des compagnies aériennes.

I. — Les programmes.

L'importance des programmes Concorde et Airbus pour l'avenir de la construction aéronautique est évidente. Mais l'utilisation de ces appareils aura également une incidence financière pour les compagnies aériennes. L'achèvement des réalisations justifie donc leur inclusion dans la partie de ce rapport consacrée aux transports aériens.

Il est également possible de présenter un bilan financier des autres programmes inscrits au chapitre 53-24 du projet de budget pour 1977 de l'aviation civile.

A. — LE PROGRAMME CONCORDE

La mise en exploitation commerciale de Concorde a eu lieu le 21 janvier 1976.

Il est donc possible d'établir un premier bilan de la conception et de la réalisation du programme.

1° *Bilan financier.*

Il est nécessaire de distinguer les dépenses liées au *développement* et les frais de démarrage de la *série*.

Pour le développement, les dépenses ont été réglées en régie jusqu'en 1975 puis forfaitairement au-delà. Pour le démarrage de la série, une convention couvrant forfaitairement les dépenses excédentaires a été signée avec la S. N. I. A. S. en 1975 ; une convention semblable est en cours de signature avec la S. N. E. C. M. A.

a) Les dépenses liées au développement.

La somme des participations française et britannique au développement est estimée à 13,55 milliards de francs, ainsi répartis :

France : 6,84 milliards de francs ;

Royaume-Uni : 6,71 milliards de francs (564 millions de livres).

Ces chiffres représentent les dépenses antérieures à 1976 exprimées en monnaies courantes et les dépenses postérieures au 1^{er} janvier 1976 ramenées aux conditions économiques de janvier 1976, le taux de change de la livre étant supposé égal à 9,08 F.

Au 1^{er} janvier 1976, 11,74 milliards de francs avaient été effectivement dépensés.

Les crédits budgétaires affectés à l'opération en France en ce qui concerne le développement couvrent en plus des dépenses communes ci-dessus indiquées, les taxes, les dépenses dans les établissements d'Etat et les dépenses propres à la France. Ils se répartissent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs.)		C R E D I T S de paiement (en millions de francs.)	
		Cumul.		Cumul.
1962	125	125	30	30
1963	176	301	79,76	109,75
1964	126	427	148,64	258,40
1965	330	757	290,7	549,1
1966	630,5	1 390,5	462	1 011,1
1967	742	2 131,5	690	1 701,1
1968	687	2 818,5	720	2 421,1
1969	712	3 530,5	760	3 181,1
1970	663	4 193,5	670	3 851,1
1971	835	5 028,5	875	4 726,1
1972	840	5 868,5	893	5 619,1
1973	840	6 708,5	880,9	6 500
1974	700	7 408,5	800	7 300
1975	560	7 968,5	510	7 810
1976	270	8 238,5	285	8 095
1977 (prévision).....	260	8 498,5	260	8 355

b) Les frais de démarrage de la série.

Depuis le début de l'opération, 1,26 milliard de francs en autorisations de programme et 1,01 milliard de francs en crédits de paiement ont été accordés au titre de la série.

Le projet de budget pour 1977 de l'Aviation civile accorde 280 millions de francs de nouvelles autorisations de programme.

En outre, l'évolution du montant des prêts accordés par le Trésor pour la fabrication de la série a été la suivante :

(En millions de francs.)

		Cumul.
1967	25	25
1968	55	80
1969	55	145
1970	166	311
1971	239	550
1972	165	715
1975	335	1 050

Les organismes bénéficiaires des crédits inscrits au budget de l'Aviation civile jusqu'à la loi de finances initiale de 1976 ont été récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
<i>1. — Développement.</i>		
S. N. I. A. S.	5 303	5 263
S. N. E. C. M. A.	2 411	2 366
Centres d'essais d'Etat.....	323	315
Aviation civile.....	50	50
Divers (carburants, etc.).....	115	101
Report de 1976 sur 1977.....	36,5	0
Total	8 238,5	8 095
<i>2. — Série.</i>		
S. N. I. A. S.	1 080	880
S. N. E. C. M. A.	180	130
	1 260	1 010

Votre rapporteur a demandé à l'administration quelles étaient les caractéristiques du plan de charge susceptibles d'assurer la rentabilité industrielle de l'appareil.

Il a reçu la réponse suivante :

« Un programme de construction aéronautique ne peut être rentable du point de vue industriel qu'après la fabrication d'un certain nombre d'appareils. Ce nombre est évidemment fonction du coût de production unitaire, qui décroît lorsque le nombre d'appareils produits augmente, mais il est aussi fonction du prix de vente. Or, si le coût de production peut être estimé de façon relativement précise pour une fabrication suivie, il n'en est pas de même du prix de vente qui dépend de la conjoncture, du désir que les clients potentiels peuvent avoir d'acquérir l'appareil, de la concurrence, des concessions consenties, etc.

« Il résulte de cela que le nombre d'appareils à partir duquel la construction est rentable ne peut être calculé qu'en fonction d'hypothèses aléatoires.

« Pour le moment, le prix de vente a été estimé pour que l'opération devienne rentable, au plan industriel, après la construction de 150 appareils à la cadence de 3 par mois. Pour une telle série, le prix unitaire de production devient inférieur au prix de vente à partir du cinquantième appareil environ.

« Les dépenses de développement qui ont été supportées par l'Etat ne seraient cependant pas entièrement couvertes. »

2° Bilan commercial.

Les perspectives de vente des appareils demeurent liées aux conditions de l'exploitation commerciale.

a) Les perspectives de vente.

A l'issue de leur réunion du 29 mars 1976, les Ministres français et britanniques responsables de l'Aviation civile ont conclu que, devant l'incertitude des perspectives commerciales, il n'était pas raisonnable de lancer actuellement en fabrication des appareils au-delà des seize avions dont la construction avait été préalablement approuvée.

En revanche, ils ont décidé de maintenir intact l'outil de production de façon à pouvoir répondre à la demande, si des occasions de vente se présentent.

Sur les neuf appareils faisant l'objet de commandes fermes (quatre pour Air France et 5 pour British Airways), 3 ont été livrés à Air France et 3 à British Airways.

Les constructeurs maintiennent des contacts avec divers clients potentiels, au premier rang desquels se situent Iran Air et Japan Airlines qui ont confirmé leur intérêt pour l'appareil. Cependant, l'ouverture par Air France et British Airways de la desserte de New York constitue un préalable indispensable aussi bien pour faire évoluer les discussions en cours vers des décisions effectives d'achat que pour permettre d'élargir valablement l'action commerciale.

En effet, la liberté d'accès sur les grands aéroports des Etats-Unis et la possibilité de disposer d'itinéraires exploitables à vitesse supersonique constituent des impératifs fondamentaux.

L'exemple d'Iranair est à cet égard significatif. Cette compagnie qui a maintenu ses intentions d'achat de deux appareils, avec laquelle des négociations très sérieuses se poursuivent, demande que le contrat comporte des clauses lui garantissant la possibilité d'exploiter l'appareil sur la ligne Téhéran—Londres—New York. L'octroi d'une telle garantie suppose qu'outre l'accès à New York, l'autorisation de survoler à vitesse supersonique la Turquie orientale puisse être négociée.

En plus des contraintes opérationnelles, les compagnies se préoccupent de l'importance des engagements financiers nécessaires à l'acquisition des avions et des pièces de rechange. Il est indispensable que des efforts soient consentis pour présenter aux clients potentiels des formules de crédit souples et avantageuses. Une proposition de crédit bail a été ainsi mise au point avec les autorités financières française et britannique et présentée, sur sa demande, à Japan Air Lines, qui a maintenu ses options sur deux appareils.

Il ne semble pas que d'autres compagnies puissent engager des négociations sérieuses dans le but d'aboutir à une vente ferme ou à une location de longue durée avec engagement irrévocable du type crédit-bail, tant que la situation en ce qui concerne l'accès aux Etats-Unis ne sera pas définitivement résolue. Des formules de mise à disposition à court ou moyen terme, avec prise en charge partielle de l'exploitation et de la maintenance, sont à l'étude. Elles

paraissent en effet susceptibles d'intéresser des compagnies, qui se refusent à prendre le risque financier entraîné par une vente ferme.

b) *Les conditions de l'exploitation commerciale.*

Actuellement, l'introduction de l'appareil sur les lignes d'Air France et de British Airways s'effectue à un rythme satisfaisant, au fur et à mesure que sont levés les obstacles qui s'opposent à son exploitation.

Air France dessert l'Amérique du Sud à raison de deux fréquences hebdomadaires entre Paris et Rio de Janeiro, et d'une fréquence hebdomadaire entre Paris et Caracas. Des négociations vont être entreprises pour obtenir deux rotations supplémentaires par semaine sur le Brésil, avec extension sur Buenos Aires, et pour prolonger vers Lima la ligne de Caracas.

British Airways pense pouvoir ouvrir d'ici à la fin de l'année la route australienne, dont seul le premier tronçon entre Londres et Bahrein est actuellement exploité. Les droits d'atterrissage à Melbourne et de survol d'une partie du territoire australien à vitesse supersonique semblent pratiquement acquis. Le survol de l'Inde pose en revanche encore de graves difficultés et il est probable qu'un itinéraire contournant la Péninsule indienne doit être adopté, éventuellement au prix d'une pénalisation sur la charge marchande transportable entre Bahrein et Singapour.

L'accès au Japon par la route sibérienne se heurte à des difficultés sérieuses. D'une part, les négociations entamées avec les autorités soviétiques pour obtenir le droit de survoler à vitesse supersonique une partie de la Russie occidentale et la Sibérie traînent en longueur. D'autre part, l'atterrissage à Tokyo n'est pas envisageable tant que le nouvel aéroport de Narita ne sera pas en service. Son ouverture, retardée depuis un an par les défenseurs de l'environnement dont l'influence au Japon est prépondérante, pourrait intervenir vers le milieu de l'année 1977. Il faudrait alors convaincre les autorités et l'opinion publique nippones que les conséquences écologiques de l'exploitation de Concorde ne peuvent justifier de lui en interdire l'accès.

Depuis le 24 mai 1976, la desserte de l'Amérique du Nord a débuté par trois liaisons hebdomadaires réalisées par Air France entre Paris et Washington, et deux liaisons de British Airways au départ de Londres. L'exploitation s'effectue dans le cadre de l'auto-

risation temporaire d'accès donnée par le Secrétaire d'Etat aux Transports William Coleman. Cette autorisation accordée à Air France et à British Airways, qui porte sur une période d'essai de seize mois dans la limite d'un vol par jour et par compagnie à Washington et de deux vols par jour à New York, n'a pu être utilisée dans le cas de New York à cause d'une interdiction temporaire d'accès prise par l'autorité du port de New York dont dépend l'aéroport Kennedy. L'autorité a demandé à ses experts d'évaluer pendant six mois les conséquences de l'exploitation de l'avion à Washington, Londres et Paris avant de prendre une décision.

Une fois l'autorisation d'atterrissage obtenue, il restera évidemment à faire la preuve, pendant seize mois, que l'avion est acceptable sur le plan écologique, pour obtenir le droit d'en poursuivre l'exploitation. Les premiers résultats enregistrés à Washington, sans être concluants du fait de leur brièveté, incitent à l'optimisme.

Le phénomène Concorde reste par ailleurs aux Etats-Unis fortement politisé et l'attitude que prendra à son égard la nouvelle administration sera déterminante.

En tout état de cause, la rentabilité de l'exploitation de l'appareil dépend tout à la fois du coefficient de remplissage, des coûts d'exploitation, des tarifs et des lignes desservies. Pour une flotte importante d'avions identiques, des chiffres moyens peuvent être calculés, mais pour le cas particulier de Concorde dont l'exploitation a débuté depuis peu avec peu d'appareils, les coefficients de remplissage assurant la rentabilité de l'appareil ne peuvent être indiqués qu'à titre d'estimation provisoire et pour des lignes bien particulières. Les calculs les plus récents conduisent à des coefficients de remplissage d'équilibre de l'ordre de 70 % sur New York et Rio et de 65 % sur Washington et Tokyo.

Les résultats arrêtés au 23 août 1976 conduisent aux taux de remplissage suivants :

Ligne Paris—Washington	81,37 %
Ligne Paris—Rio	65,80 %
Ligne Paris—Caracas	34,57 %

B. — LE PROGRAMME AIRBUS

Comme pour Concorde, il est nécessaire de distinguer les perspectives commerciales et le bilan financier de l'opération.

1° *Les perspectives commerciales.*

Les commandes fermes et les options prises sur l'Airbus étaient les suivantes au 30 juin 1976 :

— *commandes fermes* : 33 :

Air France : 9 dont 8 livrés,
Lufthansa : 4 dont 3 livrés,
Korean Air Lines : 6 dont 4 livrés,
Indian Air Lines : 3,
South African Airways : 4,
Air Inter : 3 dont 1 loué à Transavia qui l'exploite,
T. E. A. (charter belge) : 1 livré,
Germanair (charter allemand) : 2 livrés,
Transavia (charter néerlandais) : 1 ;

— *options prises* : 22 :

Air France : 7,
Lufthansa : 8,
Indian Air Lines : 3,
South African Airways : 4.

Par ailleurs, le charter belge T. E. A. a loué pour deux ans un avion pour lequel il a manifesté une intention d'achat.

Au 30 juin 1976, 20 Airbus étaient donc en exploitation commerciale.

2° *Le bilan financier.*

Au 30 juin 1976, le montant total des dépenses financées par le Secrétariat d'Etat aux Transports pour le développement du programme Airbus atteint 1 775,5 millions de francs, dont 1 764 millions de francs sous forme d'avances remboursables à partir des recettes provenant de la vente des avions de série (environ 19 millions de francs ont déjà été remboursés).

Le montant du financement nécessaire pour la réalisation de la part française des améliorations des versions B2 et B4 s'élève à 68,5 millions de francs. Pour ce nouveau financement, 23,5 millions de francs sont disponibles en reliquat sur le budget de 1975. L'an dernier, les améliorations des versions B2 et B4 n'étaient pas encore suffisamment définies et aucune dotation budgétaire n'a été mise en place pour le programme Airbus en 1976.

Il est maintenant nécessaire de prévoir 45 millions de francs en autorisations de programme et 35 millions de francs en crédits de paiement en 1977, les versements à l'Aérospatiale devant se terminer en 1978, année où le complément de crédits de paiement sera à prévoir.

L'ensemble des crédits budgétaires année par année se répartit comme suit :

ANNEE	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	Annuel.	Cumul.	Annuel.	Cumul.
	(En millions de francs.)			
1967 et avant.....	20	20	19	19
1968	90	110	68	87
1969	0	110	23	110
1970	326	436	227	331
1971	330	766	310	647
1972	320	1 086	415	1 062
1973	326	1 412	290	1 352
1974	255	1 667	263	1 615
1975	132	1 799	184	1 799
1976	0	1 799	0	1 799
1977 (projet).....	45	1 844	35	1 834

Pour garantir les emprunts nécessaires à la construction en série de l'Airbus, l'Aérospatiale a obtenu une lettre d'agrément le 4 septembre 1973 (décret du 24 août 1973). Initialement fixée à 500 millions de francs la hauteur du plafond garanti a été successivement portée à 1 000 millions de francs par avenant en date du 9 mai 1974, 1 500 millions de francs par avenant en date du 22 août 1975, 2 000 millions de francs par avenant en date du 18 mai 1976. Ce dernier avenant porte la validité de la lettre d'agrément jusqu'au 31 mars 1977.

Pour maintenir la compétitivité de l'Airbus face à une concurrence américaine temporairement favorisée par les dévaluations successives du dollar depuis 1972 et par une inflation moins forte qu'en Europe pendant ces dernières années, une aide de l'Etat à la production a été mise en place en 1973.

C'est un mécanisme compensateur qui permet ainsi à l'Aérospatiale bénéficiaire de l'aide de facturer à Airbus-Industrie, chargé de la vente des avions complets aux compagnies aériennes, ses prestations industrielles en dollars et avec des indices d'évolution américaine pour chaque avion de série. La gestion des crédits

nécessaires est directement assurée par les services du Ministère de l'Economie et des Finances qui ont versé 115 millions de francs à l'Aérospatiale au titre de cette aide.

Une aide tout à fait similaire a été mise en place chez nos partenaires allemands.

C. — LES AUTRES PROGRAMMES

Votre rapporteur examinera successivement, pour chacun des programmes inscrits au chapitre 53-24, le bilan financier et les perspectives commerciales des opérations.

1° *Mercure*.

Les crédits budgétaires affectés au programme *Mercure*, réalisé par la Société des avions Marcel Dassault - Bréguet-Aviation, ont été les suivants :

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	TOTAL
	(En millions de francs.)							
Autorisations de programme	60	69	115	160	95	10	17	526
Crédits de paiement.....	37	52	115	160	85	60	17	526

Cette aide de l'Etat n'a pas fait l'objet de remboursement ; la chaîne *Mercure* a été arrêtée après le dixième appareil livré à Air Inter, et les remboursements n'étaient prévus qu'après le quarante-cinquième.

Le *Mercure 100* n'a plus aucune perspective commerciale ; toutefois le nouveau projet présenté par A. M. D.-B. A., le *Mercure bi CFM-56*, conserverait de nombreux éléments du *Mercure 100*. Ce nouveau *Mercure* emporterait 160 passagers (standard Air France) au lieu de 135 et aurait un rayon d'action de 3 000 kilomètres au lieu de 2 000.

2° *Mystère 50*.

Le *Mystère 50*, triréacteur d'affaires à long rayon d'action réalisé sous la maîtrise d'œuvre de la Société des avions Marcel Dassault - Bréguet-Aviation, a fait l'objet d'une décision de lancement dans le cadre du plan de développement de l'économie, qui

comporte une somme de 450 millions de francs en autorisations de programme, réservée à ce programme ; cette somme est forfaitaire et non révisable.

Le Mystère 50 étant réalisé en coopération avec la S. N. I. A. S., le protocole d'accord entre l'Etat et A. M. D.-B. A. prévoit la répartition suivante des 450 millions de francs entre les deux constructeurs :

— 210 millions de francs pour la S. N. I. A. S. ;

— 240 millions de francs pour la Société A. M. D.-B. A., dont 10 millions de francs pour les essais dans les établissements d'Etat et 15 millions de francs pour les équipementiers.

Les conventions d'application de ce protocole sont en cours de signature.

En 1975, 325 millions de francs ont été alloués en crédits de paiement ; les prévisions pour 1977 sont de 25 millions de francs.

Le marché du Mystère 50 a été étudié par la Société Falcon Jet Service (E. S. C.), qui distribue les avions d'affaires d'A. M. D.-B. A. aux Etats-Unis ; cette société estimait le marché du Mystère 50 à plus de 300 appareils. Les services officiels considèrent ce chiffre comme un maximum, en raison de la concurrence américaine et des hypothèses retenues pour le prix de vente. Le marché mondial pour ce type d'appareil est cependant important ; par ailleurs la Société Falcon Jet Service, bien structurée et largement implantée aux Etats-Unis, est un outil efficace et constitue un atout de valeur pour la réussite du Mystère 50.

Il apparaît qu'un marché de 150 à 300 machines a de bonnes chances d'être atteint.

3° *Super-Puma SA 331 et moteur de 1 800 CV.*

Le Puma SA 330, hélicoptère lourd, dont la première vente remonte à 1967, a été produit, à ce jour, à plus de 420 exemplaires. Le programme Super-Puma SA 331 devrait permettre à l'Aérospatiale de se maintenir de façon très concurrentielle dans ce créneau ; les premières livraisons sont prévues début 1975.

Le SA 331 sera équipé du moteur de 1 800 CV en cours de développement chez Turboméca.

La S. N. I. A. S. estime pouvoir vendre entre 500 et 1 000 Puma et Super-Puma dans la décennie à venir (civils et militaires).

L'aide de l'Etat pour ce programme, plafonnée et non révisable, consiste :

— en une avance remboursable de 223,3 millions de francs courants, consentie par le Secrétariat d'Etat aux Transports ;

— en une avance remboursable de 104,2 millions de francs courants, non passible de la T. V. A., accordée par le Ministre de l'Economie et des Finances, suivant la procédure de l'article 90, de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 ;

— en l'affectation, par le Ministère de la Défense, de crédits budgétaires s'élevant, hors taxes, à 146 millions de francs courants.

La participation totale de l'Etat sera par ailleurs limitée à 65 % des dépenses exposées par les industriels.

L'échéancier prévisionnel des versements de l'Etat et leur répartition entre les deux constructeurs, sont définis comme suit, dans le protocole :

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	TOTAUX
	(En millions de francs.)						
D. G. A. C. (H. T.) :							
Parts S. N. I. A. S. . . .	8,5	11	35,3	42,4	38,6	15,6	151,4
Parts Turboméca . . .	4,5	4	16,9	20,2	18,5	7,8	71,9
Totaux	13	15	52,2	62,6	57,1	23,4	223,3
Economie et finances (H. T.) :							
Parts S. N. I. A. S. . . .	0	16,5	22,4	23	8,8	»	70,7
Parts Turboméca . . .	5,5	2	10,5	11,3	4,2	»	33,5
Totaux	5,5	18,5	32,9	34,3	13	»	104,2
Défense :							
Parts S. N. I. A. S. :							
H. T.	13,5	8,5	23,2	25,1	18,2	10,6	99,1
T. T. C.	16	10,2	27,9	30,2	21,9	12,7	118
Parts Turboméca :							
H. T.	0	9,5	11	12,1	8,7	5,6	46,9
T. T. C.	0	11,4	13,2	14,5	10,4	6,8	56
Totaux :							
H. T.	13,5	18	34,2	37,2	26,9	16,2	146
T. T. C.	16	21,6	41,1	44,7	32,3	19,5	175

4° SA 365.

Il s'agit de la version bimoteur du SA 360, équipé de deux moteurs Turboméca « Arriel » ; le premier vol du SA 365 a été effectué le 24 janvier 1975. Cette version est plus particulièrement destinée au marché civil en raison de la sécurité accrue de sa formule.

L'aide financière de l'Etat à ce programme, consiste en une avance remboursable, dont le montant est fixé à 35 millions de francs aux conditions économiques de janvier 1972. Les versements effectués ont été les suivants :

	Millions de francs courants.
1974	11
1975	18
1976	19
Prévision 1977.....	9

Les hélicoptères SA 360 et SA 365 remplaceront à partir de 1976 l'Alouette III qui aura été fabriqué, à cette époque, à environ 1 400 exemplaires. Compte tenu du développement du marché mondial des hélicoptères, les perspectives de ventes du SA 365 sont très bonnes.

5° AS 350.

Successeur de l'Alouette II qui aura été vendu à plus de 1 300 exemplaires, l'AS 350 est un hélicoptère de 4-5 places, destiné essentiellement au marché civil, et pour lequel des solutions nouvelles ont été adoptées afin d'abaisser le prix de revient.

Ce programme bénéficie d'une aide de l'Etat de 33 millions de francs pour le développement, forfaitaire et non révisable (budget du Secrétariat d'Etat aux Transports) et de 35 millions

de francs pour l'industrialisation selon la procédure dite de l'article 90 (Ministère des Finances). Ces aides sont remboursables.

Les perspectives de vente de l'AS 350 sont bonnes ; la S. N. I. A. S. estime vendre 1 000 appareils de ce type dans la décennie à venir.

Le financement du développement de cet appareil s'effectue selon l'échéancier budgétaire suivant :

	Millions de francs.
1975	13
1976	6
1977	11

6° *Le moteur C. F. M.*

En août 1975, la première phase de développement du moteur, dite phase de démonstration, a été achevée. Après 350 heures d'essai au banc, les objectifs fixés concernant la poussée, le bruit, la pollution et la consommation de carburant ont pu être maintenus, et certains ont déjà été atteints ou dépassés. Depuis un an, la seconde phase dite phase de certification, se déroule dans de très bonnes conditions et 1 400 heures d'essais, dont la moitié à la S. N. E. C. M. A., ont pu être menées à bien. Quatre moteurs tournent sur divers bancs, à la S. N. E. C. M. A., chez General Electric et au Centre d'essais des propulseurs (C. E. P.) de Saclay (établissement d'Etat relevant du Ministère de la Défense). Au début de 1977 un moteur doit être monté sur une Caravelle transformée en banc d'essai volant. La certification est envisagée fin 1978 ou début 1979.

Le moteur C. F. M. 56 de 10 tonnes de poussée pourra être utilisé dans les domaines civil et militaire. Aujourd'hui les principaux débouchés envisagés sont les suivants.

Avions civils.

Ce moteur, qui consomme considérablement moins de carburant que les réacteurs de la génération précédente (environ 20 % de moins par tonne de poussée) et qui est très nettement plus silencieux et moins polluant, pourrait « remotoriser » des avions largement répandus comme le Boeing 707 et le Douglas DC 8. Cette opération donnerait une nouvelle jeunesse à ces appareils.

Mais c'est sur un avion dérivé d'une cellule actuelle ou sur un avion entièrement nouveau que le moteur doit normalement trouver son application. Les dérivés qui sont susceptibles de l'utiliser sont le *Mercur*e 200 (dérivé du *Mercur*e actuel), le *Douglas* DC 9-60 (dérivé éventuel du DC 9 actuel), le *Boeing* 7N 7 (dérivé du *Boeing* 737 actuel); les avions nouveaux sont le projet *Boeing* 7X 7 et à plus long terme la version *quadr*imoteur de l'*Airbus*.

Avions militaires.

Ces avions sont pour le moment tous américains. Dans l'immédiat il pourrait s'agir de l'avion de transport tactique quadrimoteur YC 15 de Douglas. Un des prototypes doit voler équipé d'un C. F. M. 56 au début de 1977. D'autre part les constructeurs du moteur S. N. E. C. M. A. et General Electric, ont fait une proposition à Boeing pour motoriser les avions de surveillance aérienne *Boeing* AEW (ou AWACS) qu'envisagent d'acquérir les pays membres de l'O. T. A. N. Si le moteur était retenu pour cet appareil, dont la cellule est très voisine du 707 actuel, la remotorisation du 707 civil serait du même coup immédiatement proposable.

D'autre part, les avions ravitailleurs en vol KC 135 utilisés par les forces stratégiques françaises et américaines pourraient également être remotorisés avec le C. F. M. 56. Compte tenu de leur nombre (plus de 600), cette opération serait très intéressante pour le C. F. M. 56.

Enfin, à plus long terme, le moteur de 10 tonnes pourrait équiper un bimoteur de transport tactique développé en France et en Europe.

Un large éventail de possibilités est donc ouvert pour les moteurs de « la classe des 10 tonnes de poussée » construits suivant la technologie moderne qui permet des consommations réduites et de faibles niveaux de bruit. Le C. F. M. 56 malgré la présence certaine d'un concurrent dans sa catégorie, le JT 10 D de Pratt et Whitney, doit pouvoir occuper une large place dans ce marché.

Le coût total du programme (hors participation General Electric) reste estimé jusqu'à la certification à 1 170 millions de francs aux conditions du 1^o janvier 1971, soit à environ 2 180 millions de francs aux conditions du 1^{er} janvier 1976, dont environ 90 millions de francs (46 millions de francs aux conditions du 1^{er} janvier 1971) pour les investissements au C. E. Pr. et 2 090 à la S. N. E. C. M. A. et chez ses coopérants européens.

Les dépenses de la phase de démonstration ont été de 211 millions de francs courants à la S. N. E. C. M. A., dont 134 courants ont été financés par l'Etat sous forme d'avances remboursables conformément à un protocole signé entre l'Etat et la S. N. E. C. M. A. le 29 août 1974. 40 millions de francs courants ont été affectés au C. E. Pr. pendant cette phase, pour le lancement des investissements d'essai nécessaires.

Un second protocole définit les relations entre l'Etat et la S. N. E. C. M. A. pour l'exécution de la seconde phase, dite de certification. Signé entre les deux parties le 15 juillet 1976, il prévoit que les dépenses de cette phase seront financées par l'Etat à la hauteur de 1 453 millions de francs (aux conditions de janvier 1975) sous forme d'avances remboursables. Ce financement correspond à 85,5 % des dépenses totales de certification que pensent supporter la S. N. E. C. M. A. et ses coopérants européens.

Les crédits budgétaires affectés année par année au développement du C. F. M. 56 figurent dans le tableau ci-après qui contient également les prévisions pour 1977. Ces dernières doivent permettre un déroulement de programme conforme aux dispositions du protocole du 15 juillet 1976 et adapté aux perspectives commerciales actuelles.

ANNEE	AUTORISATIONS de programme.				CREDITS de paiement.			
	Annuel.			Cumul.	Annuel.			Cumul.
	S. N. E. C. M. A.	C. E. P. r.	Total.		S. N. E. C. M. A.	C. E. P. r.	Total.	
(En millions de francs.)								
1973 et avant....	61,2	3,8	65		61,2	3,8	65	
1974	54,1	25,9	80	145	54,1	7	61,2	126,2
1975	192	18	210	355	192	13	205	331,2
1976	400	36	436	791	400	36	436	767,2
1977 (prévisions)..	362	8	370		362	8	370	

Aucune lettre d'agrément n'a été demandée par la S.N.E.C.M.A. pour le programme C. F. M. 56.

II. — Les compagnies aériennes.

Votre rapporteur examinera successivement les cas d'Air France, d'Air Inter, d'U. T. A. et des compagnies régionales.

1. — LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

Depuis l'année 1973, la Compagnie a dû surmonter une grave crise financière.

En 1973, les perturbations du trafic au Proche-Orient ont conduit la clientèle américaine à moins voyager.

En 1974, l'accroissement du prix des produits pétroliers a majoré de 25 à 30 % les coûts d'exploitation de la Compagnie, dont les contrats d'achat venaient au surplus à expiration à la fin de 1973.

Ces difficultés ont été ressenties au niveau de l'exploitation générale, mais elles ont également affecté la politique d'équipement de l'entreprise.

a) *Les conditions d'exploitation*

L'évolution des résultats d'exploitation a été la suivante depuis 1972 :

	Millions de francs.
1972	+ 32,6
1973	— 37,8
1974	— 542
1975	— 354

L'effort de redressement entrepris en 1975 a donc obtenu des résultats encourageants.

Mais, face à la perte d'exploitation de 354 millions de francs subie par Air France en 1975, il convient de constater que des compagnies étrangères ont pu réaliser des bénéfiques :

- Japan Airlines : + 17,4 millions de francs ;
- Lufthansa : + 129 millions de francs ;
- S. A. S. (Suède, Norvège, Danemark) : + 76,6 millions de francs ;
- Swissair : + 47,7 millions de francs ;
- Varig : + 59 millions de francs.

L'amélioration de la situation d'Air France en 1975 provient d'une croissance des recettes (+ 14,3 %) plus rapide que celle des dépenses (+ 9,97 %).

Du côté des dépenses, les frais de personnel représentent plus de 36 % des dépenses d'exploitation en 1975 ; le coût des navigants demeure en particulier très supérieur à celui des entreprises concurrentes. Mais la Compagnie a poursuivi en 1976 une politique de redressement.

Pour l'activité subsonique, le programme d'exploitation de l'année 1976 est en légère hausse par rapport à l'année précédente. Il est caractérisé par un certain redéploiement sur les secteurs en expansion rapide et rémunérateurs (Proche-Orient, Afrique) alors que sur les secteurs dont les perspectives sont moins favorables, l'offre est stabilisée ou contractée (Asie, Europe en particulier).

Sur le plan du trafic, les prévisions ont été fondées sur une augmentation de + 6 %, ce qui permet d'escômpter une légère amélioration du coefficient d'occupation.

Le résultat prévisionnel de l'activité subsonique pourrait être de — 220 millions de francs, compte non tenu d'une provision destinée à faire face à des événements imprévisibles (fluctuation des changes, événements politiques) de l'ordre de 120 millions de francs.

Il convient en outre de rappeler qu'Air France a déposé auprès des pouvoirs publics un dossier pour obtenir la compensation de certaines contraintes pesant sur son exploitation.

A l'issue du premier semestre de l'année 1976, les prévisions ont été respectées tant en ce qui concerne l'offre que le trafic.

L'année 1976 est en outre marquée par la mise en service du supersonique Concorde.

Le programme prévu initialement a dû être profondément remanié à la suite du refus des autorités américaines d'accorder dans l'immédiat les autorisations nécessaires pour la desserte de New York.

Aucune contribution positive de Concorde aux résultats financiers ne pourrait être espérée avant deux ou trois ans.

b) *Les investissements.*

L'évolution globale des dépenses d'équipement d'Air France est rappelée dans le tableau suivant :

PROGRAMMES (T. T. C.)	PAIEMENTS		
	1974	1975	1976 (prévisions).
A. — Matériel volant.....	(1) 860,5	925,4	(1) 1 356,9
B. — Investissements au sol et « hors plan » (2).....	224,3	154,7	334,7
Total	(1) 1 084,8	1 080,1	(1) 1 691,6

(1) Y compris le matériel ayant fait l'objet de contrats de crédit-bail, à hauteur de 636,8 millions de francs en 1974 et 111,3 millions de francs en 1976.

(2) Non compris les participations (5 millions de francs) et les intérêts intercalaires (28,7 millions de francs).

La décomposition du coût de ces programmes est la suivante :

	ANNÉE de livraison.	1973		1974		1975 (provisoire).		1976 (prévisions).	
		Avec T.V.A.	Sans T.V.A.	Avec T.V.A.	Sans T.V.A.	Avec T.V.A.	Sans T.V.A.	Avec T.V.A.	Sans T.V.A.
(En millions de francs.)									
1. — <i>Matériel volant.</i>									
Commandes 1970 et antérieures		»	5,800	»	»	»	»	»	»
3 Boeing 747 n ^{os} 9, 10, 11 (1)	1973	»	301,300	»	»	»	»	»	»
Rechanges pour Boeing 747 n ^{os} 9, 10, 11		»	23,000	»	»	»	»	»	»
3 Airbus B2 n ^{os} 1, 2, 3 (1)	1974	»	17,203	»	200,812	»	»	»	»
Rechanges pour Airbus n ^{os} 1, 2, 3		»	»	»	44,234	»	»	»	»
Commandes 1971 :									
3 Airbus B2 n ^{os} 4, 5, 6 et rechanges	1975	»	17,203	»	9,329	»	226,400	»	»
3 Boeing 747 n ^{os} 12, 13, 14 (1)	1974	»	12,520	»	295,895	»	»	»	»
Rechanges pour Boeing 747 n ^{os} 12, 13, 14		»	3	»	26,871	»	»	»	»
Commandes 1972 :									
4 Concorde n ^{os} 1, 2, 3, 4	1975	}	121,246	»	»	»	279,597	»	353,476
Rechanges pour Concorde n ^{os} 1, 2, 3, 4	1977								
Rechanges pour Concorde n ^{os} 1, 2, 3, 4		»	»	»	0,216	»	80	»	470
Commandes 1973 :									
1 Boeing 747 Cargo n ^o 1 (1)	1974	»	34,700	»	102,705	»	»	»	»
Rechanges pour Boeing 707 Cargo n ^o 1		»	»	»	6	»	»	»	»
1 Boeing 747 n ^o 14 (ex-n ^o 15) et rechanges	1975	»	13,483	»	8,911	»	95	»	»
2 Boeing 737 Antilles (1)	1973	}	27,600	»	18,400	»	»	»	»
Rechanges pour Boeing 737 Antilles (1)	1974								
Commandes 1974 :									
1 Boeing 747 n ^o 15 (ex-n ^o 16) (1)	1976	»	»	»	19,022	»	2,800	»	111,330
Rechanges pour Boeing 747 n ^o 15		»	»	»	»	»	»	»	3
Commandes 1975 :									
3 Boeing 707 C et rechanges	1975	»	»	»	»	»	78,600	»	8,300

1 Airbus B4 n° 9 et rechanges	1977	»	»	»	»	»	»	»	»	
1 Boeing 747 n° 16 (ex-n° 17) et rechanges	1977	»	»	»	»	»	16,368	»	40,964	
<i>Commandes 1976 :</i>										
1 Airbus B4 n° 10 et rechanges	1978	»	»	»	»	»	»	»	10	
Rechanges (B 727, B 707, 737, Caravelle)		»	»	»	32,123	»	4	»	4	
Réacteurs CF6 pour agence centrale Atlas		»	18,500	»	»	»	10	»	7	
Réacteurs CF6 pour Airbus		»	»	»	48,015	»	»	»	»	
Modifications immobilisables		»	31,000	»	48,576	»	45,700	»	32,400	
Total 1			<u>626,555</u>	<u>626,555</u>	<u>860,509</u>	<u>860,509</u>	<u>925,386</u>	<u>925,386</u>	<u>1 356,877</u>	<u>1 356,877</u>
 <i>2. — Investissements au sol.</i>										
Réservation alphanumérique			4,280	3,700	13,188	11,671	6,260	5,960	7,235	6,430
Investissements sur aéroport Charles-de-Gaulle			142,418	119,240	96,282	88,174	40,642	34,010	125,294	103,154
Transfert à Valbonne du Centre de réservation			»	»	1,222	1,026	5,039	4,229	52,854	43,674
Autres opérations exceptionnelles			50,247	42,150	48,779	40,442	37,632	31,462	43,215	35,385
Opérations courantes			57,910	50,540	51,719	42,849	54,137	47,710	81,362	71,055
Total 2			<u>254,855</u>	<u>215,630</u>	<u>211,190</u>	<u>184,162</u>	<u>143,710</u>	<u>123,371</u>	<u>309,960</u>	<u>259,698</u>
3. — Investissements « hors plan »			<u>15,400</u>	<u>15,400</u>	<u>13,100</u>	<u>13,100</u>	<u>10,957</u>	<u>10,957</u>	<u>24,700</u>	<u>24,700</u>
4. — Intérêts intercalaires			<u>16,770</u>	<u>16,770</u>	<u>19,906</u>	<u>19,906</u>	<u>24,874</u>	<u>24,874</u>	<u>28,679</u>	<u>28,679</u>
5. — Participations			<u>17,100</u>	<u>17,100</u>	<u>31,526</u>	<u>31,526</u>	<u>20,363</u>	<u>20,363</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
Total général (1 + 2 + 3 + 4 + 5)			<u>930,680</u>	<u>891,455</u>	<u>1 136,231</u>	<u>1 109,203</u>	<u>1 125,290</u>	<u>1 104,951</u>	<u>1 725,216</u>	<u>1 674,954</u>

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

Le vingt et unième rapport du Conseil de Direction du Fonds de développement économique et social précise ainsi la nature des projets de la Compagnie :

« I. — *Matériel volant.*

« Après 1974 qui, marquée par les difficultés du transport aérien, a été une année d'incertitude et d'attente en ce qui concerne les investissements nouveaux, 1975 a vu la commande par Air France d'appareils neufs destinés à entrer en exploitation à l'horizon 1976-1977.

« Il s'agit de 3 Airbus B4 livrables respectivement à fin 1975, en 1976 et en 1977, d'un Boeing 747 livrable en 1977, ainsi que d'un Boeing 747 cargo livrable en 1976.

« Par ailleurs, afin d'accélérer le retrait progressif des vieux Boeing 707 A, bruyants et gros consommateurs de carburant, un lot de 3 Boeing 707 C a été acheté d'occasion à la Pan Am.

« En 1976, les commandes sont plus modestes, en raison surtout des incertitudes qui pèsent sur l'évolution du trafic aérien en 1978 et, dans une moindre mesure, du raccourcissement des délais de livraison des principaux constructeurs qui permet de prendre les décisions moins longtemps à l'avance.

« Le programme actuellement prévu pour 1976 (157 millions de francs) correspond essentiellement à la commande d'un Airbus supplémentaire (le dixième d'Air France) livrable en 1978. Les règlements relatifs aux supersoniques et à d'importants lots de rechanges Concorde représentent une fraction importante (823 millions de francs) des dépenses prévues en 1976.

« La Compagnie nationale a reçu livraison en 1975 de 3 Airbus (n^{os} 4, 5, 6) commandés en 1971, de l'Airbus n^o 7 mis en service par anticipation fin novembre sur la ligne New York—Antilles, d'un premier Concorde qui a été mis en ligne au début de 1976, du Boeing 747 n^o 15 (renuméroté n^o 14) ainsi que des 3 Boeing 707 C achetés d'occasion. Les livraisons attendues en 1976 comprennent les Concorde n^{os} 2 et 3, l'Airbus n^o 8, le second Boeing 747 cargo (n^o 2) ainsi que le Boeing 747 mixte n^o 15 (ex-n^o 16) qui a fait l'objet d'un contrat de crédit-bail en février 1976.

« II. — Investissements au sol (1).

« La construction d'une aérogare de fret privative à l'aéroport Charles-de-Gaulle (110,2 millions de francs) représente près des deux tiers du programme d'équipements au sol engagé en 1975, qui comprend également les outillages et installations fixes pour le traitement du fret au nouvel aéroport de Montréal-Mirabel (3 millions de francs), un programme d'extension des capacités de traitement du fret à New York (10 millions de francs) et divers raccordements au système de réservation alphanumérique (3,4 millions de francs).

« En 1976, l'essentiel des engagements concerne à hauteur de 48 millions de francs le renouvellement de l'unité centrale du système informatique de réservation qui doit par ailleurs, dans le cadre de l'opération lancée en 1974, être transféré à Valbonne.

« Les paiements très élevés (259 millions de francs) prévus pour 1976 correspondent notamment à la gare de fret privative (64 millions de francs) et à l'opération de Valbonne (43 millions de francs).

« Les plans de financement relatifs aux programmes d'investissement des années 1974, 1975 et 1976 figurent dans le tableau suivant. »

(1) Les montants sont indiqués hors taxes.

	1973	1974	1975 (provisoire).	1976 (prévisions).
	(En millions de francs.)			
I. — Besoins.				
A. — Investissements.....	930,7	1 136,2	1 125,3	1 725,2
T. V. A.	— 39,2	— 27,0	— 20,3	— 50,3
Sous-total A (H. T.) ..	891,5	1 109,2	1 105,0	1 674,9
B. — Remboursements d'emprunts.	154,5	157,3	161,1	141,0
C. — Autres besoins.....	131,5	209,6	95,7	100,0
Total I.....	1 177,5	1 476,1	1 361,8	1 915,9

	1973	1974	1975 (provisoire).	1976 (prévisions).
	(En millions de francs.)			
II. — Ressources.				
A. — Autofinancement.....	417,3	— 182,7	5,1	130,2
Résultat	(12,1)	(— 520,3)	(— 419,3)	(— 493)
Amortissement	(390,2)	(305,4)	(415,4)	(538)
Aide à l'investissement.....	»	(0,5)	»	(70,00)
Cessions d'actifs.....	(15,0)	(32,0)	(9,0)	(15)
B. — Ressources à caractère définitif	120,0	220,0	770	151,5
Dotation en capital.....	(120,0)	(220,0)	(1) (770,0)	(140)
Prime d'équipement.....	»	»	»	(11,5)
C. — Financements à long terme.	490,9	1 102,3	1 162,5	1 058,6
Marché français.....	(28,4)	»	(770,0)	(786,5)
Marchés étrangers.....	(8,0)	(391,5)	(392,5)	(137,0)
Financement par crédit-bail(2)	(454,5)	(710,8)	»	(135,1)
D. — Crédits à moyen terme....	149,3	269,5	— 575,8	575,8
Variation d'encours.....	(149,3)	(+ 269,5)	(— 575,8)	(575,8)
E. — Trésorerie.....	»	67	»	»
Total II.....	1 177,5	1 476,1	1 361,8	1 915,9

(1) Dont 400 millions de francs au titre du financement du Concorde.

(2) Les contrats de crédit-bail, souscrits lors de la livraison, couvrent non seulement les paiements dus à la livraison, mais aussi les acomptes versés antérieurement.

Les dépenses d'investissement d'Air France en 1977 ont été fixées à 1 317,8 millions de francs, dont 400 millions de francs à titre de provision dans l'hypothèse où une décision serait prise sur le remplacement des Caravelle et sur l'acquisition en 1977 (ou à la fin de 1976) des appareils nécessaires.

DEPENSES	1976 (autorisations définitives).	1977
	(En millions de francs.)	
Matériel volant (y compris matériel financé par crédit-bail)	1 356,8	996,2
Investissements au sol exceptionnels.....	228,6	176,6
Investissements au sol courants.....	81,4	82,7
Participations	5	15
Investissements hors plan.....	24,7	26,2
Intérêts intercalaires.....	28,7	21,1
Total	1 725,2	1 317,8

Ce tableau appelle les deux remarques suivantes :

— le financement des programmes d'investissement a pu être réalisé grâce à une contribution accrue des finances publiques, notamment en 1975 ;

— en revanche, le taux d'autofinancement de la Compagnie est demeuré à un faible niveau depuis 1974.

2. — AIR INTER

Le tableau suivant compare l'évolution des principaux paramètres de l'activité d'Air Inter pour les cinq premiers mois des années 1975 et 1976 :

	CINQ PREMIERS mois 1975.	CINQ PREMIERS mois 1976.	VARIATION 1976-1975.
Passagers	1 801 870	2 085 676	+ 15,75 %
Coefficient de remplissage ...	65 %	65,25 %	
P. K. T. (000)	914 006	1 044 590	+ 14,30 %
Fret (T. K. T.) (000)	2 584	3 400	+ 31,60 %

Les résultats de trafic enregistrés au cours des cinq premiers mois de l'année 1976 sont nettement supérieurs aux réalisations de la période correspondante de 1975 (+ 15,75 %), ce qui confirme la tendance à la reprise du trafic constatée en 1975.

Sur le plan financier, l'exercice 1976 devrait être bénéficiaire, à un niveau proche de celui atteint lors du dernier exercice (+ 12 millions de francs après impôts en 1975).

Pour 1977, les premières projections permettent d'escompter le maintien d'une situation bénéficiaire du même ordre de grandeur.

En 1975, l'aide de l'Etat a porté exclusivement sur les montants dus au titre du protocole d'accord d'avril 1974 conclu entre Air Inter, l'Etat et la Société des avions Marcel Dassault au sujet de l'exploitation des appareils Mercure.

Il convient de rappeler que ce protocole garantit à la compagnie, par le biais d'un système d'aides forfaitaires, un coût d'entretien des appareils Mercure n'excédant pas les évaluations qui avaient été faites à l'occasion du contrat d'achat dans l'hypothèse d'une construction en série.

En 1975, un crédit de 1 million de francs a été ouvert au collectif en complément de la dotation budgétaire de 58 millions de francs inscrite en 1974, au titre de la compensation du surcoût des pièces de rechange.

Pour 1976, l'aide de l'Etat est également limitée à l'application des dispositions du protocole Mercure. Elle s'élève à plus de 9 millions de francs en compensation des pertes d'exploitation dues à des immobilisations anormales de ces appareils.

Une mesure nouvelle de 8 789 152 F a été inscrite au projet de budget pour 1977 en application des dispositions du protocole ; la dotation de l'article 20 du chapitre 45-81 atteindra donc 17 860 000 F.

3. — UNION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS (U. T. A.).

Les résultats de trafic du premier semestre de l'année 1976 laissent apparaître une progression du trafic passagers exprimé en P. K. T. de 7 % et une croissance de 29 % du trafic fret exprimé en T. K. T., par rapport à la même période de l'année précédente.

Cependant, l'évolution des recettes ne peut être équivalente à l'évolution du trafic, notamment en matière de fret où une part non négligeable des tonnages acheminés est constituée par les approvisionnements Peugeot expédiés par avions complets au Nigéria et bénéficiant de tarifs préférentiels.

En ce qui concerne les coûts la compagnie U. T. A. exploite en 1976 les mêmes types d'appareils que l'année précédente, et ces avions ayant déjà une utilisation journalière intensive, les gains de productivité pour 1976 seront très limités et par conséquent les coûts devraient croître sensiblement au même rythme que l'inflation.

Dans ces conditions, si la progression de l'activité de l'entreprise se poursuit régulièrement au cours du deuxième semestre de 1976, l'exercice devrait se solder par des résultats très faiblement positifs.

Pour l'année 1977, différents éléments telle l'agressivité en Extrême-Orient de certaines compagnies non affiliées à l'I. A. T. A. ou les incertitudes politiques pesant sur Air Afrique rendent à

l'heure actuelle aléatoire toute prévision, si bien que l'équilibre financier de la Compagnie reste, malgré deux années satisfaisantes, encore très fragile.

L'U. T. A. n'a bénéficié d'aucune aide de l'Etat ni en 1975 ni en 1976.

4. — LES COMPAGNIES RÉGIONALES

L'aide effectivement accordée par l'Etat aux quatre principales compagnies (T. A. T., Air Alpes, Air Alsace, Air Rouergue) en 1975 a atteint 43 951 764 F (dont 25 984 000 F d'aide fiscale aux investissements).

Cette aide est répartie entre les quatre compagnies les plus importantes de la façon suivante :

- T. A. T. : 25 687 704 F (dont 17 993 000 F d'aide fiscale aux investissements) ;
- Air Alpes : 6 239 451 F ;
- Air Alsace : 11 779 282 F (dont 7 991 000 F d'aide fiscale aux investissements) ;
- Air Rouergue : 245 327 F.

La situation financière de la Compagnie Air Alpes demeure critique. Seule, une meilleure rigueur de gestion devrait permettre de résoudre ces difficultés.

La D. A. T. A. R. n'est actuellement pas en mesure de donner le montant et le détail des subventions allouées aux autres compagnies régionales. Elles restent très faibles par rapport à l'aide accordée aux quatre « grandes » compagnies.

CHAPITRE II

LA NAVIGATION AERIENNE

Le tableau ci-dessous récapitule les autorisations de programme allouées en 1976 et en 1977 aux services de la navigation aérienne.

NATURE DES CREDITS	CHAPITRES	ARTICLES	1976	1977
			(En milliers de francs.)	
Etudes, recherches, essais	53-21	12	9,500	9,500
Enveloppe recherche	53-21	22	14,023	13,836
Equipements d'intérêt national	53-90	31	113,805	112,800
Equipement des aérodromes	53-90	32	12,000	12,106
Equipements d'intérêt régional	53-90	40	10,800	9,800
Equipement des aérodromes et des routes aériennes Outre-Mer	58-90	31/32	12,600	11,240
Total			172,728	169,282

Ces données financières traduisent donc une régression sensible du montant global des autorisations de programme affectées à la navigation aérienne (— 2 % d'un exercice à l'autre).

Il convient d'étudier successivement les différentes actions financées sur ces chapitres.

A. — Etudes et recherches.

(Chapitre 53-21, articles 12 et 22.)

La dotation en autorisation de programme inscrite au projet de loi de finances pour 1977 est de 9,5 millions de francs.

Cette dotation permettra de poursuivre les études, les essais et les expérimentations de matériels pour le contrôle de la circulation aérienne et pour l'aide aux aéronefs en route, à l'approche

et à l'atterrissage. Egalement, les études visant à lutter contre les nuisances dues au bruit des avions ainsi que des études d'organisation de l'espace aérien et du contrôle seront poursuivies. Les opérations les plus importantes peuvent être ainsi résumées :

- développement des moyens de test et d'essai du Centre d'études de la Navigation aérienne ;
- nouveaux matériels de traitement radar ;
- amélioration des moyens de radionavigation.

La dotation inscrite au projet de loi de finances pour 1977, au titre de l'enveloppe recherche, atteint 13 836 000 F. Dans le cadre de l'aide à l'industrie pour le développement de matériel électronique aéronautique, ces crédits sont destinés à :

1° Poursuivre l'aide à la construction d'équipements de bord classiques pour :

- l'aviation de transport public (radio-altimètre, radiocompas, appel sélectif) ;
- l'aviation d'affaire (nouvelles planches de bord) ;
- l'aviation légère (radiocompas, navigation de surface) ;

2° Entreprendre des études pour l'application aux équipements de bord de technologies nouvelles ;

3° Etudier ou poursuivre l'étude d'équipements et de systèmes nouveaux notamment :

- le MLS (système destiné à remplacer progressivement l'ILS) ;
- l'équipement de bord d'un futur système de transmissions de données sous forme codée entre les avions et les organismes au sol ;
- le récepteur de bord Omega (système hyperbolique de radionavigation).

B. — Les équipements d'intérêt national.

(Chapitre 53-90, article 31.)

En 1976, les actions suivantes ont été entreprises :

- développement des activités des centres de contrôle régional de Paris, Aix-en-Provence et de Bordeaux ; le centre de Brest a commencé ses opérations le 1^{er} janvier 1976 ;

- mise en place de détachements civils de contrôle dans les centres militaires de Doullens, Contrexéville et Lyon ;
- poursuite de la réalisation des stations air-sol de Sarlat, Ajaccio et Etampes ;
- achèvement des travaux du radar de Nantes ;
- rénovation du radar de la Sainte-Baume.

Pour 1977, la dotation est de 112,8 millions de francs (— 1,005 million de francs par rapport à 1976).

Les projets de l'administration concernent :

- l'aménagement des centres de Paris, Brest, Aix-en-Provence et Marseille afin de leur permettre de faire face à l'accroissement normal du trafic aérien ;
- les commandes de premiers matériels à long délai de livraison pour l'extension du centre d'Aix-en-Provence ;
- la mise au point de moyens modernes de la navigation aérienne ;
- la réalisation d'aménagements techniques importants pour les radars d'Evreux et de Brest ;
- le renouvellement complet du radar de Vitrolles ;
- l'équipement des stations « air-sol ».

Il est cependant regrettable de constater que certains de ces équipements auraient dû être achevés dès 1976. Des retards imprévus de réalisation ont abouti à reporter des opérations sur l'année 1977.

C. — L'équipement des aérodromes.

(Chapitre 53-90, article 32.)

Une légère progression des crédits doit être constatée en 1977 par rapport à 1976 (+ 106 000 F).

Une seule action nouvelle a été lancée partiellement en 1976 : il s'agit de l'achat d'une première tranche d'équipements de navigation aérienne destinés à la nouvelle piste de l'aéroport de Nice construite dans le cadre de l'extension Sud de cet aéroport, décidée par le Gouvernement.

Le reste du programme a compris pour l'essentiel :

- le renouvellement et la modernisation d'équipements des blocs techniques des aérodromes de Marseille, Bordeaux, Lyon-Bron et Toulouse ;
- la mise en place d'aides à la radionavigation pour améliorer les procédures de circulation aérienne ;
- l'achat de stations de mesure de bruit ;
- le renouvellement et la modernisation des aides visuelles, des véhicules incendie ou de matériels de sauvetage côtier ;
- la poursuite de l'équipement des maintenances sous-régionales ;
- la rénovation des locaux des districts aéronautiques ;
- l'équipement des cabinets médicaux des aéroports.

En 1977, outre la poursuite des actions engagées en 1976, les projets les plus importants peuvent être ainsi résumés :

- achat d'une première tranche d'équipements destinés à la nouvelle tour de contrôle de l'aéroport de Marseille-Marignane, dont la construction doit débiter en 1977 ;
- achat de matériel radar en vue du remplacement de l'équipement actuel de l'aérodrome de Saint-Yna ;
- achat de matériels (balisage) destinés à la nouvelle piste de l'aéroport de Nice.

D. — Les équipements d'intérêt régional.

(Chapitre 53-90, article 40.)

La dotation en autorisation de programme inscrite à la loi de finances pour 1976 était de 10 800 000 F ; une diminution de 1 million de francs est constatée en 1977.

Le programme, défini à partir des propositions des préfets de région, a consisté en 1976 à poursuivre l'équipement des aérodromes régionaux :

- en aides radioélectriques à la navigation aérienne à l'approche et à l'atterrissage ;
- en aides visuelles ;

— en véhicules pour le service sécurité incendie et en véhicules techniques.

Il importe de noter que ces opérations bénéficient d'une participation financière des collectivités locales et des chambres de commerce et d'industrie.

E. — L'équipement des aérodromes et des routes aériennes Outre-Mer.

(Chapitre 58-90, articles 31, 32.)

La dotation en autorisation de programme inscrite à la loi de finances pour 1976 était de 12 600 000 F ; elle a permis pour l'essentiel de poursuivre :

— le renouvellement de matériels de radionavigation ainsi que la mise en place de compléments de matériels ;

— la rénovation des centres de télécommunications de Nouméa, Papeete, Djibouti, Saint-Denis, Saint-Pierre et Miquelon ;

— l'achat de matériel complémentaire pour le radar de Pointe-à-Pitre prévu par le plan de soutien à l'économie ;

— la rénovation des aides visuelles ;

— l'acquisition de matériel pour les besoins du Service de la recherche et de sauvetage et pour le Service de sécurité incendie ;

— l'acquisition d'un terrain pour l'implantation d'un Centre de radiocommunications.

Une autorisation de programme de 11 240 000 F a été inscrite dans le projet de budget pour 1977.

Le programme défini pour 1977 consiste essentiellement à poursuivre les opérations engagées en 1976.

CHAPITRE III

LA DIRECTION DE LA METEOROLOGIE

Les principales actions mises en œuvre par la Direction de la Météorologie au cours de l'année 1976 concernent essentiellement en Métropole :

1° Le renouvellement de matériels d'équipement anciens très usagés et rendus obsolètes par le développement des techniques ; c'est le cas notamment pour le remplacement de deux radars-vents et d'un radar panoramique ;

2° La mise en place de nouveaux matériels comme les télémesures de température, les transmissomètres et surtout les calculateurs de radiosondage permettant l'automatisation du traitement des données d'altitude. Par ailleurs, un gros effort est fait dans la poursuite de l'amélioration des réseaux de transmission par la mise en place progressive des matériels fac-similé codés ;

3° La location des calculateurs et périphériques, traditionnellement assimilée à une dépense d'équipement ;

4° La réalisation des dépenses d'infrastructure des stations et installations de la Météorologie. On notera dans ce domaine, à côté de petits travaux divers, la mise au point des avants projets sommaires puis définitifs du Centre météorologique de Rennes-Saint-Jacques et le commencement des études concernant la deuxième phase du Centre météorologique de Bordeaux ;

5° Les actions de recherche sur :

- la météorologie globale (dans un cadre évidemment international),
- les énergies nouvelles et les ressources en eau,
- la pollution de la stratosphère,
- la protection civile (avalanches, orages, feux de forêt).

En ce qui concerne l'Outre-Mer, on notera surtout :

1° Le remplacement des trois radars panoramiques de détection, notamment en période cyclonique, des zones de précipitations déjà très anciens par des radars de portée équivalente mais de technologie récente (Guadeloupe, la Réunion, Nouvelle-Calédonie) ;

2° La transformation des stations de réception de données satellitaires pour leur permettre de recevoir les images transmises par les satellites géostationnaires (Guyane, Polynésie) ;

3° La poursuite de l'automatisation complète du traitement des données en altitude (Guadeloupe, Nouvelle-Calédonie - Polynésie) ;

4° La constitution des banques de données par l'informatique aux Antilles - Guyane, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie ;

5° L'achat de matériel informatique à la Réunion ;

6° Le renouvellement des matériels d'équipement anciens.

Pour 1977, les crédits demandés au titre de l'équipement (en autorisations de programme) peuvent être ainsi regroupés (en millions de francs) :

	Autorisations de programme nouvelles.
Chapitre 53-21, article 13.....	1,97
Chapitre 53-21, article 23.....	14,90
Chapitre 53-90, article 50.....	40,26
Chapitre 53-90, article 60.....	0,60
Chapitre 53-90, article 80.....	11,50
Chapitre 58-90, article 40.....	4,95
	<hr/> 74,18

Il s'agit essentiellement, en 1977, de poursuivre les actions entreprises en 1976, rappelées ci-dessus.

Mais les conditions de gestion des services devraient conduire à une automatisation et à une centralisation des fiches.

Le dispositif de télécommunications sera complètement rénové en 1977.

Une priorité a été conférée aux activités de recherche compte tenu de l'importance des fluctuations climatiques à moyen et à long terme ; de même, les effets de la récente sécheresse ont souligné la nécessité de procéder à de nouvelles études sur la physique des nuages.

L'opération de transfert à Toulouse est en voie d'achèvement ; une autorisation de programme de 11,5 millions de francs a été inscrite au projet de budget pour 1977 ; le coût total de l'opération atteint 367,5 millions de francs, dont 240 millions de francs au seul titre de l'équipement.

Interrogée plus précisément par votre rapporteur sur la nature de ses projets en 1977, la Direction de la Météorologie a fourni la note suivante :

« Pour la Météorologie, trois lignes d'action essentielles sont à la base de l'élaboration du projet de budget 1977 :

« I. — Améliorer les moyens dont elle dispose pour assurer notamment une meilleure insertion du produit météorologique dans l'économie nationale.

« II. — Maintenir le niveau de qualité des prestations fournies.

« III. — Prévoir et préparer l'avenir.

« Dans le projet de budget cela se traduit ainsi :

« *Au titre de dépenses ordinaires :*

« — 48 créations d'emplois dont 8 pour la recherche ;

« — maintien ou accroissement des dotations de fonctionnement, notamment au bénéfice des circuits spécialisés de télécommunications ;

« — maintien des dotations répondant à l'entretien des installations existantes des matériels et à la mise en service de nouveaux matériels.

« *Au titre des dépenses d'équipement,* les actions inscrites dans un cadre pluriannuel visent à :

« A. — Moderniser l'équipement du réseau de base dans les secteurs Observation au sol :

« — diffusion des échos radar par télévision (Métropole) ;

« — remplacement des radars panoramiques (Outre-Mer) ;

« — transformation des stations de réception des données satellitaires (Outre-Mer) ;

« — renouvellement des équipements courants (Métropole et Outre-Mer) ;

« Observation en altitude : automatisation du traitement des données (Métropole et Outre-Mer).

« Transmissions :

« — mise en place de nouveaux équipements de transmission des données et d'automatisation du tri des messages (Métropole) ;

« — système d'adressage implicite des cartes fac-similé (Métropole).

« B. — Ajuster les réseaux aux besoins révélés par les différents secteurs utilisateurs :

« — protection civile : équipement de la station de Briançon ;

« — aéronautique : équipement de la station de Figari ;

« — agriculture : construction de bureaux agrométéorologiques (Métropole), constitution de banques de données par l'informatique (Outre-Mer).

« C. — Promouvoir les actions de recherche de :

« — météorologie globale (programmes internationaux) : première expérience mondiale du G. A. R. P., satellite Météosat, nouveaux satellites à défilement ;

« — protection civile (manteau neigeux et avalanches, orages, feux de forêt) ;

« — stratosphère et pollution (couche d'ozone, études de nouveaux capteurs) ;

« — ressources en eau et énergies nouvelles.

« D. — Préparer le remembrement de l'ensemble des services centraux de la Météorologie sur le site de Toulouse. »

CHAPITRE IV

LES BASES AERIENNES

Votre rapporteur examinera le cas de la Direction des bases aériennes et la situation de l'Aéroport de Paris.

I. — La Direction des bases aériennes.

Le montant des autorisations de programme demandé au titre de l'équipement des aéroports et des routes aériennes pour la métropole passe de 285 359 000 F en 1976 à 267 462 000 F en 1977.

S'agissant plus particulièrement des bases, il convient d'envisager les équipements d'intérêt national et régional.

Les autorisations de programme nouvelles accordées au financement des équipements d'intérêt national concernent, outre une provision de 1,53 million de francs inscrite pour les réévaluations et revisions de prix :

L'extension Sud de l'aéroport de Nice
(32,35 millions de francs) :

L'extension Sud de l'aéroport de Nice a débuté le 12 décembre 1975. Les travaux en cours comportent la mise en place des remblais sur le delta sous-marin du Var pour constituer la nouvelle plate-forme.

Le volume à mettre en place est de 18 millions de mètres cubes. A la fin juillet 1976 le volume mis en place est de 1,7 million de mètres cubes : la cadence journalière est actuellement de l'ordre de 1 800 mètres cubes par jour et elle sera encore augmentée, de sorte que ces travaux seront pratiquement terminés à la fin 1978.

Parallèlement, dès fin 1976, seront entrepris les travaux de compactage, d'endiguement et peu après la construction de la voie d'accès au Sud constituée essentiellement par le tunnel sous piste.

Les participations financières ont été fixées sur la base de l'estimation, en juillet 1974, à :

	Millions de francs.
Etat	92,5
Chambre de commerce et d'industrie	79,3
Département des Alpes-Maritimes	46,25
Ville de Nice	46,25
	<hr/>
	264,3

Dans le cadre des marchés en cours le montant des sommes dépensées au 31 juillet 1976 a été le suivant :

— à la charge de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice et des Alpes-Maritimes, du département des Alpes-Maritimes et de la ville de Nice, pour la mise en place des remblais : 47,3 millions de francs ;

— à la charge de l'Etat pour études et contrôles : 2 millions de francs.

La réalisation d'une nouvelle tour de contrôle à Marseille (3,44 millions de francs) :

L'extension des travaux à Marseille demeure subordonnée à la définition d'un accord relatif à l'importance respective des différentes sources de financement entre les parties intéressées (Chambre de commerce, Etat, collectivités).

La troisième tranche de la nouvelle zone des installations terminales à Toulouse-Blagnac (3,22 millions de francs).

La réfection de la piste principale à Bordeaux-Mérignac (2,18 millions de francs) :

Des crédits d'études (5,97 millions de francs) ont également été inscrits au projet de budget pour 1977.

Enfin, le coût des travaux d'études pour le nouvel aéroport régional lorrain atteint 350 millions de francs en 1977.

Les autorisations de programme nouvelles prévues pour les équipements d'intérêt régional représentent 23 millions de francs ainsi répartis :

Région aéronautique Nord	6 280 000 F
Région aéronautique Sud-Ouest	2 390 000
Région aéronautique Sud-Est	7 250 000
Aérodrome de Figari	6 500 000
Divers	588 000

Pour l'Outre-Mer, les autorisations de programme affectées à l'équipement des aéroports et des routes aériennes passent de 46,59 millions de francs en 1976 à 45,70 millions de francs en 1977.

La répartition des crédits est la suivante pour les bases :

Départements d'Outre-Mer (construction) (9,19 millions de francs) :

Il s'agit notamment de procéder à des travaux en Guyane et à la Réunion.

Territoires d'Outre-Mer (construction) (13,78 millions de francs) :

Une importante opération d'aménagement est prévue à Tahiti, d'un coût total de près de 18 millions de francs ; la participation de l'Etat doit avoisiner 10 millions de francs ; un crédit de 9,43 millions de francs a été inscrit au projet de budget pour 1977.

*
* *

Votre rapporteur tient à signaler l'insuffisance des crédits d'entretien des équipements.

La valeur globale des immobilisations atteint plus de 3 milliards de francs, ce qui nécessiterait environ 40 millions de francs pour en assurer la conservation.

Or, des crédits d'un montant d'une vingtaine de millions de francs (personnel inclus) ont été prévus pour 1977.

Dans ces conditions, il convient de constater que le report des réparations indispensables risque de susciter à terme un surcroît de dépenses pour la collectivité.

II. — Aéroport de Paris.

Comme le remarquait le président Edouard Bonnefous (1), la situation financière de l'Aéroport de Paris a subi une dégradation due à l'insuffisance du niveau des tarifs, au ralentissement de la progression du trafic aérien à la fin de l'année 1974, et à la nécessité de financer des investissements importants liés à la réalisation de l'aéroport Charles de Gaulle.

Quelle devrait être, au cours des prochaines années, l'évolution des résultats d'exploitation ?

1. — L'ÉVOLUTION DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Selon l'administration, compte tenu d'un taux annuel de croissance du « trafic passagers » égal à 9 %, « on peut espérer retrouver l'équilibre du compte d'exploitation de 1980 ». Ce rétablissement serait progressif, comme le révèle l'examen des prévisions comptables :

Evolution prévisionnelle du solde d'exploitation.

(En millions de francs courants.)

1976	1977	1978	1979	1980	1981
(1) — 47	— 53,6	— 72	— 47	0	+ 42

(1) Compte tenu d'un allègement des frais financiers de 50 millions de francs.

Rappelons que les exercices précédents avaient enregistré une perte d'exploitation d'un montant de :

— 37,6 millions de francs en 1975 ; le montant de la perte réelle ressortait à 87,6 millions de francs, mais l'Etat a accordé à l'entreprise diverses mesures d'allègement financier, d'un coût total de 50 millions de francs ;

(1) Rapport d'information sur le contrôle des entreprises publiques en 1976, par M. Edouard Bonnefous (Sénat, session extraordinaire de 1975-1976, n° 421, p. 60).

- 23 millions de francs en 1974 ;
- 18 millions de francs en 1973 ;
- 8,1 millions de francs en 1972.

A l'heure actuelle, l'exercice 1976 est caractérisé par une dégradation de la situation financière par rapport aux résultats enregistrés en 1975 :

— ce résultat est dû surtout à la prise en charge par l'entreprise de l'entretien de certaines installations de l'aéroport Charles-de-Gaulle ; le montant des travaux et fournitures a connu, d'un exercice à l'autre, une progression réelle de près de 17 %, supérieure à l'accroissement des prix ;

— de plus, la mise en service de la liaison Roissy-Rail, dont l'exploitation est déficitaire, conduit à une majoration des frais financiers et des amortissements non compensée par une augmentation comparable des recettes.

Il est à noter que les travaux de construction de cette liaison ont été financés par Aéroport de Paris et la S. N. C. F.

Aéroport de Paris a dépensé près de 100 millions de francs (hors taxes) pour la gare et les infrastructures ; en contrepartie, l'établissement public a été autorisé à percevoir un supplément de prix sur chaque billet vendu.

Selon l'administration, les déficits des premières années d'exploitation devront être compensés par des bénéfices réalisés à terme, notamment à partir de 1981.

Enfin, la croissance de la masse salariale a été de 15,6 % de 1975 à 1976 ; la faiblesse de l'augmentation des effectifs (+ 1,3 %) a été compensée par l'accroissement des prix et du pouvoir d'achat et les changements catégoriels.

Mais, pour les exercices 1974, 1975 et 1976, l'Etat a consenti un effort particulier.

En 1974, 55,6 millions de francs ont été accordés à l'Aéroport de Paris, dont 13,8 millions de francs au titre d'une bonification de l'intérêt servi sur les dotations en capital et 41,8 millions de francs pour un différé de paiement de la charge de la dette vis-à-vis du Fonds de développement économique et social.

En 1975, le montant de cette aide, accordée dans les mêmes conditions, a respectivement représenté 15,2 millions de francs et 34,8 millions de francs (soit 50 millions de francs au total).

En 1976, les deux chiffres ont atteint 19,3 millions de francs et 30,7 millions de francs (soit 50 millions de francs au total).

La réduction du taux d'intérêt servi sur les dotations en capital, qui est passé de 5 % à 1 % grâce à la bonification, a permis à l'Aéroport de Paris de limiter le rythme de croissance de ses frais financiers, comme le révèle le tableau ci-dessous :

Rémunérations des dotations en capital.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
	(Milliers de francs.)					
Montant annuel des dotations	120 000	95 000	95 000	100 000	150 000	100 000
Montant cumulé	120 000	215 000	310 000	410 000	560 000	660 000
Montant annuel des rémunérations ..		8 246	11 586	(1) 3 477	(1) 7 309	(1) 10 800

(1) Compte tenu des mesures d'allégement financier consenties à Aéroport de Paris : 1974, 13 800 ; 1975, 15 200 ; 1976, 19 300.

Selon l'avant-projet de budget pour 1977, la croissance, d'un exercice à l'autre, des frais financiers doit atteindre 38,6 %.

Le montant des charges de personnel devrait progresser de 13,8 % au cours de la même période de référence.

Parmi les différents produits, les redevances commerciales augmenteraient de 16,1 %.

Au total, la marge brute d'autofinancement, constituée par la différence entre les produits et les charges, continue à diminuer : 167 millions de francs en 1975, 159,6 millions de francs en 1976 et 129,3 millions de francs en 1977 (avant-projet de budget). En revanche, le montant des dotations aux amortissements et provisions demeure pratiquement stable : 204,6 millions de francs en 1975, 212,5 millions de francs en 1976 et 206 millions de francs en 1977 (avant-projet de budget).

Cette double évolution contrastée explique la dégradation des résultats d'exploitation susceptible d'être constatée si aucune mesure d'allégement financier n'est consentie par l'Etat en 1977 en faveur de l'Aéroport de Paris.

L'évolution des produits et des charges de l'entreprise de 1975 à 1977 est récapitulée dans le tableau ci-dessous :

Aéroport de Paris.

Compte d'exploitation

	1975 Réalisation.	1976 Budget primitif actualisé.	1977 Avant-projet de budget.
(En millions de francs.)			
<i>Charges par nature.</i>			
Stock initial	13	15,7	17,1
Achats	12	12	13
Frais de personnel	313	362	412,5
Impôts et taxes	17,6	26	35,8
Travaux, fournitures, services extérieurs.	255,3	295,2	310,5
Transports et déplacements	12,2	13,3	14,6
Contribution navigation aérienne	27,9	31	34
Frais de gestion générale	13,3	18	19,2
Frais financiers	148,7	158,5	219,5
Total	813	931,7	1 076,2
Marge brute d'autofinancement	167	159,6	129,3
Amortissement et provisions	204,6	212,5	206
Résultat	— 37,6	— 52,9	— 76,7
Y compris allègement des frais financiers pour	50	50 Minimum.	?
<i>Produits par nature.</i>			
Stock final	15,7	15,7	17,1
Redevances aériennes	322	362	409,8
Redevances domaniales	131,9	155,7	165,8
Usage d'installation du matériel et d'outillages	64,5	75,4	86
Cessions, travaux, prestations	228,5	258,1	275,2
Redevances carburants aéronefs	12,7	13,9	16,3
Redevances commerciales	110	124,2	144,2
Subvention produits accessoires et divers	41	41,1	43,1
Produits financiers	1,9	2	2
Travaux faits par l'entreprise pour elle-même et travaux et charges non imputables à l'exploitation de l'exercice	51,8	43,2	44
Total	980	1 091,3	1 205,5

Le montant de la subvention d'exploitation accordée à Aéroport de Paris en 1977 atteint, comme en 1976, 10 416 100 francs (art. 10 du chapitre 45-61).

Cette subvention est destinée :

— au remboursement à Aéroport de Paris du montant des dépenses afférentes aux prestations fournies par l'Etablissement public au Secrétariat d'Etat auprès du Ministère de l'Equipement (Transports). Les prestations assurées par Aéroport de Paris à d'autres Ministères sont imputées depuis 1973 sur le budget propre de chaque administration concernée ;

— à la couverture d'une partie de l'excédent des dépenses sur les recettes correspondant aux aérodromes secondaires.

A ce titre, les versements effectués depuis 1973 se répartissent comme il suit :

	1973	1974	1975	1976
	(En millions de francs.)			
Remboursement de prestations	3	3,4	3,8	5,7
Participation aux charges des aérodromes secondaires	6,3	5,9	5,9	4,6
Total	9,3	9,3	9,7	(1) 10,3

(1) Dans le cadre des mesures d'économie arrêtées en février dernier, la subvention fixée à 10,4 millions de francs a été ramenée à 10,3 millions de francs.

La participation aux charges des aérodromes secondaires est affectée, à partir de 1975, au financement des opérations en capital de l'entreprise.

2. — L'ÉVOLUTION DES OPÉRATIONS EN CAPITAL

Pendant plusieurs années, le montant des investissements d'Aéroport de Paris a excédé son chiffre d'affaires.

Comme le révèle le tableau ci-dessous, l'évolution des dernières années a modifié cette situation :

	1972	1973	1974	1975
	(En millions de francs.)			
Investissements (intérêts intercalaires non compris)	558,7	532	311	341
Chiffre d'affaires	548,9	538,8	703,6	869,5

*Evolution comparée, de 1972 à 1975,
du montant des investissements et du chiffre d'affaires.*

Une règle de gestion financière élaborée pour Aéroport de Paris tendait à opérer le financement de la totalité des dépenses d'exploitation et d'investissement de cet établissement par des ressources propres ou par voie d'emprunts garantis par l'Etat, dont les annuités d'intérêts et d'amortissements, laissés à la charge de l'entreprise, figuraient dans ses comptes.

En réalité, l'ampleur des programmes d'investissement a conduit l'Etat à apporter une contribution financière accrue à l'Aéroport de Paris.

De 1972 à 1977 (prévisions), l'aide de l'Etat et des collectivités a ainsi évolué :

	1972	1973	1974	1975	1976	1977 (prévisions).
	(En millions de francs courants.)					
<i>Aide de l'Etat.</i>						
Dotation en capital	95	95	100	150	100	80
Prêt F. D. E. S.	200	225	120	120	10	80
Subvention (1)	10	9	9	10	10	11
Allègement des frais financiers...	»	»	56	50	50	?
					minimum.	
<i>Aide des collectivités.</i>						
Collectivités locales	»	»	»	(2) 10	»	»
Chambres de commerce	»	»	»	»	»	»

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

(2) Il s'agit d'un emprunt accordé par le District de la Région parisienne aux conditions du F. D. E. S. et marquant sa participation au financement de la desserte ferroviaire de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

La structure de financement des opérations en capital (intérêts intercalaires compris) devrait être la suivante de 1975 à 1977 :

	1975 réalisations.	1976 (budget primitif actualisé).	1977 (avant-projet de budget actualisé).
	(En millions de francs courants.)		
Réinvestissement	105,6	153	129
Dotation en capital.....	150	100	80
Divers	8,6	8	7
Emprunts :			
F. D. E. S.	120	10	80
Autres	10	»	4
T. V. A. récupérable.....	48	25	30
Total	442,2	296	330

On constate que le taux d'autofinancement est passé de 36,6 % en 1975 à 62,8 % en 1976 à la suite de la diminution des investissements (1) ; il doit revenir à un peu plus de 50 % en 1977.

(1) Le budget de 1976 n'a pas comporté de réalisation d'opération nouvelle de grande ampleur en raison notamment du report de la mise en service à Charles-de-Gaulle de la première phase de l'aérogare n° 2 de 1979 à 1981 au plus tôt.

Inversement, la part de l'Etat dans le financement des investissements a atteint 61 % en 1975, 37 % en 1976 et plus de 48 % en 1977 (prévisions).

La nécessité de faciliter le financement de l'opération Charles-de-Gaulle a donc conduit à l'abandon de la règle de gestion initialement posée.

Le coût financier des dépenses d'équipement (intérêts intercalaires compris) devrait être le suivant de 1975 à 1977 :

D E P E N S E S	1 9 7 5 réalisation.	1 9 7 6 budget primitif actualisé.	1 9 7 7 avant-projet de budget actualisé.
(En millions de francs courants.)			
A. — Dépenses en capital :			
Aéroport Charles-de-Gaulle.....	231,5	101	115,6
Autres aéroports.....	45,6	27,9	42,5
Opérations communes.....	19	18,1	22
Frais d'études et de surveillance...	45	35	36,4
B. — Autres dépenses en capital.....	4,7	5	5,5
C. — Service de la dette :			
Intérêts intercalaires.....	20,5	15	5,5
Remboursement d'emprunts.....	75,9	94	102,5
Total	442,2	296	330

Des engagements de crédit à hauteur de 47 millions de francs devraient notamment permettre de lancer, en 1977, la construction du premier module de l'aérogare n° 2 de Charles-de-Gaulle.

CHAPITRE V

LA FORMATION AERONAUTIQUE

Outre sa mission de réglementation pour l'ensemble des personnels techniques et commerciaux de l'Aviation civile, le Service de la formation aéronautique et du contrôle technique doit assurer :

— le recrutement et la formation du personnel navigant professionnel par différents moyens dont celui de la formation *ab initio* des pilotes de ligne ;

— la formation pratique en vol et l'entraînement des personnels techniques de la Direction générale de l'Aviation civile ;

— le développement de l'aviation générale par la motivation de la jeunesse ;

— l'octroi d'aides directes et indirectes aux associations aéronautiques dans le domaine de la formation aéronautique de la jeunesse, plus particulièrement par la participation de l'Etat à la formation des instructeurs de pilotes privés ;

— les études et la réglementation relatives à la sécurité de l'aéronef en vol, en particulier pour ce qui relève de sa conception, de sa construction, de son entretien, de sa conduite et de son utilisation.

Comme en 1976, les impératifs budgétaires et la conjoncture du travail aérien ne permettront pas au Service de la formation aéronautique et du contrôle technique d'accroître son activité dans chacun des domaines cités ci-dessus.

Le Service s'efforcera donc, dans toute la mesure du possible, de maintenir le niveau de ses activités en les adaptant aux besoins exprimés.

1. — Formation du personnel navigant professionnel.

La formation des élèves pilotes de ligne des promotions recrutées en 1974 et 1975 se poursuivra dans les centres écoles de Saint-Yan et de Montpellier.

En outre, le Service se substituera à la Compagnie nationale Air France pour assurer à ces élèves le bénéfice de leur allocation d'études et l'obtention des qualifications nécessaires à leur recrutement par d'autres compagnies françaises ou étrangères.

De même, le Service continuera à répondre aux demandes formulées par les compagnies pour la formation de pilote professionnel de 1^{re} classe.

Enfin, un effort important sera entrepris pour un accroissement de la formation de pilotes étrangers à différents niveaux dans l'optique d'une politique d'exploitation du savoir-faire français.

2. — Formation pratique en vol et entraînement du personnel de la Direction générale de l'Aviation civile.

Dans ce domaine, le Service, dans la limite des crédits disponibles, continuera d'assurer cette formation et cet entraînement.

a) Bourses pour la formation des jeunes : l'augmentation du montant unitaire des bourses de vol à voile et de vol à moteur décidée par l'arrêté du 3 septembre 1975 a diminué en 1976 et continuera à diminuer en 1977 le nombre de bourses accordées pour la formation des jeunes. Toutefois, cette augmentation a permis et permettra d'accroître leur efficacité.

b) De la même manière, l'efficacité de l'octroi de subventions pour l'acquisition de matériels d'instruction en faveur des associations aéronautiques s'accroîtra par la priorité de cet octroi pour l'acquisition d'appareils bi-places d'école et d'équipements de radionavigation.

c) Un effort tout particulier sera fait en 1977 pour améliorer la qualité de l'instruction dispensée aux instructeurs de pilotes privés d'avion et de planeur.

d) L'effort entrepris en 1976 pour améliorer en qualité et en quantité l'action du Service entreprise en faveur des jeunes en cours de scolarité sera poursuivie.

*
* * *

Une étude de l'évolution des crédits d'un exercice à l'autre révèle cependant une relative stabilité du montant des dotations :

1. L'ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

(Chapitre 36-40.)

Le montant de la subvention de fonctionnement accordée à l'Ecole nationale de l'Aviation civile doit passer de 33 millions de francs en 1976 à 38,2 millions de francs en 1977.

Depuis plus de six ans, l'Ecole nationale de l'Aviation civile est installée à Toulouse. Le statut d'établissement public lui a été conféré par le décret du 13 avril 1970 et la mission principale de l'école consiste à donner aux personnels de l'aviation civile une formation initiale et une formation permanente.

Elle assure la formation de base des ingénieurs et autres personnels des corps de l'Aviation civile (ingénieurs de l'Aviation civile, ingénieurs des études et de l'exploitation de l'Aviation civile, officiers contrôleurs de la circulation aérienne, électroniciens de la sécurité aérienne, techniciens de l'Aviation civile) et contribue à compléter la formation administrative et technique des autres corps de fonctionnaires de la Direction générale de l'Aviation civile.

L'école assure également la formation théorique des personnels navigants et la formation de base des personnels sédentaires.

Des missions supplémentaires de formation d'ingénieurs non fonctionnaires et de personnels étrangers ainsi que le développement des activités de documentation, d'études et de recherches sont actuellement envisagés.

Le nombre de places offertes aux élèves non fonctionnaires doit être fixé en tenant compte du volume de la demande exprimée par le secteur privé pour des cadres formés aux techniques de l'aéronautique civile.

L'impératif économique de l'exportation justifie qu'une plus grande importance soit accordée à la formation d'élèves étrangers en provenance particulièrement de certaines régions du monde où

l'influence de nos établissements d'enseignement est demeurée jusqu'à présent insuffisante (Proche-Orient, Asie du Sud-Est, Amérique latine), ce qui justifiera un effort particulier.

Il est d'autre part envisagé, pour accroître la productivité, de chercher à jumeler les activités pédagogiques de l'école avec des activités de recherche. Ceci permettrait d'orienter les thèmes d'études sur des questions plus réalistes ainsi que le montrent les expériences de voisinage école-centre de recherches menées par plusieurs grandes écoles d'ingénieurs. Les institutions régionales, soucieuses de développer dans la région de Toulouse des activités scientifiques de haut niveau, soutiennent également cette orientation qui correspond à celles dégagées pour l'aménagement du territoire.

En 1975, la crise du transport aérien a obligé les compagnies à suspendre le recrutement de nouveaux pilotes de ligne. Le concours « pilote de ligne » a dû être supprimé en 1976, les débouchés ne semblant plus assurés.

Toutefois, la situation est susceptible d'évoluer car l'effectif des offres d'emploi devrait augmenter à partir de 1980.

2. — LES DÉPENSES DU TITRE IV

Le crédit inscrit à l'article 50 du chapitre 43-91, alloué au titre des subventions diverses, demeure fixé à 8 909 999 francs en 1977.

3. — LES DÉPENSES DU TITRE V

La dotation du chapitre 53-20 (Equipement en matériel aéronautique) passe, en autorisations de programme, de 11 millions de francs en 1976 à 11,3 millions de francs en 1977.

Il s'agit de permettre :

— l'acquisition et la modification de matériels aériens (7,75 millions de francs) ;

— le renouvellement du parc d'avions remorqueurs (800 000 F) ;

— l'achat de matériels de bord radio-électrique et électronique de communication et de navigation (2,75 millions de francs).

La dotation du chapitre 56-70 (Formation aéronautique. — Equipement) passe, en autorisations de programme, de 11,82 millions de francs en 1976 à 9,57 millions de francs en 1977.

La décomposition des dépenses est la suivante :

	Milliers de francs.
Réévaluations et revisions de prix	900
Constructions :	
Equipement des centres nationaux et des centres écoles du S. F. A.	2 550
Participation de l'Etat à l'équipement du centre de Saint-Auban-sur-Durance, des centres de vol à voile et d'aéromodélisme	3 274
Participation à la rénovation des bâtiments du S. M. F. A. de Saint-Cyr	200
Matériels techniques :	
Achat d'outillage pour les centres nationaux.....	700
Acquisition et modernisation d'entraîneurs en vol pour les centres nationaux.....	700
Renouvellement du matériel de sauvetage et survie des centres nationaux	150
Acquisition de matériels pour tenir compte de l'évo- lution des techniques dans les centres nationaux.	300
Equipements complémentaires des centres nationaux en matériel d'hébergement	300
Achat de matériel d'aéromodélisme	500

DEBATS EN COMMISSION

La commission a procédé, le 9 novembre 1976, sur le rapport de M. Fortier, rapporteur spécial, à l'examen du projet de budget pour 1977 de l'Aviation civile.

Le montant des crédits de paiement passe de 2,46 milliards de francs en 1976 à 2,66 milliards de francs en 1977, ce qui constitue une progression de 8,3 % d'un exercice à l'autre. En revanche, les autorisations de programme diminuent de 12,7 % et représentent 1,53 milliard de francs en 1977.

Le montant des mesures nouvelles inscrit au titre des dépenses de fonctionnement atteint 96,9 millions de francs sous l'influence notamment de l'ajustement des dotations pour tenir compte de la situation réelle des effectifs, de l'augmentation provisionnelle des salaires des ouvriers et de la création nette de 164 emplois ; par application du protocole conclu entre l'Etat et Air Inter, relatif à l'exploitation de dix avions Mercure, une mesure nouvelle est prévue à hauteur de 8,79 millions de francs pour financer les pertes engendrées par les immobilisations des appareils.

La navigation aérienne obtient plus du tiers des crédits affectés au financement des dépenses ordinaires ; la part de la météorologie ressort à plus du cinquième de ces dotations.

L'évolution des dépenses en capital est caractérisée par une réduction des autorisations de programme allouées au développement du matériel aéronautique (1,05 milliard de francs en 1977 contre 1,26 milliard de francs en 1976) ; mais les crédits accordés au financement du supersonique Concorde atteignent 540 millions de francs en 1977.

Les autorisations de programme inscrites au titre de l'équipement des aéroports et des routes aériennes en Métropole passent de 285,3 millions de francs en 1976 à 267,4 millions de francs en 1977.

Evoquant les principaux aspects de l'évolution récente des activités de l'aviation civile, le rapporteur spécial a notamment fourni les indications suivantes :

— une revision des rapports entre l'Etat et la Compagnie Air France pourrait faciliter le rétablissement de l'équilibre financier de l'entreprise nationale ;

— la commercialisation de l'Airbus rencontre des difficultés dues à l'évolution de la conjoncture économique ;

— les possibilités de vente du supersonique Concorde demeurent subordonnées à l'octroi d'une autorisation d'accès de l'appareil à New York ;

— le projet de construction du Mercure 200 peut conduire l'Etat à assumer une part importante du risque du programme ;

— la situation financière de l'Aéroport de Paris demeure notamment obérée par la progression des charges de personnel ;

— l'insuffisance des crédits d'entretien alloués aux bases aériennes est susceptible de provoquer une sensible dégradation des équipements.

Plusieurs questions ont alors été évoquées :

— *M. Legrand*, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, a rappelé la nature des difficultés rencontrées par la Compagnie Air France pour remplacer ses Caravelle ;

— *M. Edouard Bonnefous*, président, a constaté l'utilisation, par la Compagnie Air France, d'appareils commercialement peu rentables ; il a notamment regretté que le développement des ventes du supersonique Concorde demeure subordonné à l'octroi, par les autorités de l'aéroport de New York, d'une autorisation d'accès ; il a également souligné l'importance du coût financier de la conception et de la réalisation du Concorde ;

— *M. Amic* a évoqué les conditions de financement de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, en insistant sur l'importance de l'effort demandé aux collectivités ;

— *M. Maurice Schumann* a également souligné la part considérable de la contribution des départements et des communes au développement des programmes aéronautiques.

La commission a approuvé le rapport de *M. Fortier*, rapporteur spécial, tendant à l'adoption des crédits demandés pour 1977 au titre de l'aviation civile.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget de l'Aviation civile pour 1977.

ANNEXES

ANNEXE I

LA POLITIQUE DE CREATION ET DE TRANSFORMATION D'EMPLOIS

Question de la commission. — Fournir une note sur la politique de création et de transformation d'emplois en 1977. Justifier en détail les mesures nouvelles n^{os} 01-11-01, 01-11-02, 02-11-01, 02-11-02, 03-11-01, 03-11-02, 04-11-01, 04-11-02, 05-11-01 et 08-14-01.

Réponse. — I. L'optique fondamentale qui domine le budget 1977 de l'Aviation civile et de la Météorologie est le maintien de qualité du service rendu aux usagers. Ont donc été considérées comme prioritaires les mesures propres à garantir l'utilisation optimale des systèmes actuellement en place, ou en cours d'installation, compte tenu, pour les personnels techniques, des délais nécessaires à la formation.

C'est dans cet état d'esprit que les emplois supplémentaires suivants ont été prévus au projet de budget 1977 :

— 88 spécialistes de la Navigation aérienne, pour assurer le contrôle aérien garantissant la sécurité et la régularité des vols, ainsi que le contrôle des opérations aériennes effectuées par les entreprises de transport aérien ;

— 40 spécialistes de la Météorologie pour assurer le respect de la quantité et de la qualité des informations météorologiques fournies non seulement à l'aviation, et en particulier aux vols supersoniques qui nécessitent l'exécution de mesures spécifiques, mais à tous les organismes et clients extérieurs au Secrétariat d'Etat aux Transports (E. D. F., Agriculture, Industrie, etc.) ;

— 2 spécialistes des bases aériennes pour faire face à l'extension des installations de l'aéroport de Toulouse ;

— 26 spécialistes administratifs qui constituent le support indispensable des services techniques centraux et extérieurs dans le cadre des mesures de déconcentration prises par le Gouvernement (régions aéronautiques et districts).

A ces mesures, propres à assurer la sécurité optimale du transport aérien, s'ajoutent des transformations d'emplois destinées à assurer, dans le cadre de leur statut respectif, notamment dans le cas de statuts fonctionnels, le déroulement harmonieux de la carrière des personnels intéressés, à rétablir soit les pyramides propres à chaque corps, soit l'équilibre entre corps appartenant à une même catégorie, et à tenir compte de la situation des personnels liée à la réorganisation du Secrétariat d'Etat aux Transports.

II. — 1. — *Justification des mesures nouvelles 01-11-01 et 01-11-02.*

L'accroissement de l'effectif des attachés d'administration se justifie par la nécessité de parvenir à un meilleur équilibre entre les divers personnels de catégorie A, et notamment entre les administrateurs civils et les attachés. En effet, conformément aux conclusions du rapport de la commission Grégoire, la proportion moyenne entre administrateurs civils-attachés devrait être de 1 à 2 ; elle est loin d'être atteinte (33 emplois d'administrateurs civils pour 45 emplois d'attachés).

C'est dans cet esprit que le poste de chargé de mission devenu vacant par la mise à la retraite de son titulaire devrait être transformé en un poste d'attaché.

Enfin, la réorganisation du Secrétariat d'Etat aux Transports qui porte suppression du Secrétariat général à l'Aviation civile et création de la Direction générale de l'Aviation civile implique la transformation du poste correspondant.

2. — *Justification de la mesure nouvelle 02-11-01.*

Le développement des districts aéronautiques dont l'existence a été consacrée par le décret du 13 mars 1973 a entraîné un accroissement des tâches se traduisant au plan des personnels par une augmentation des effectifs techniques et rendent nécessaire la création ou le renforcement des échelons administratifs locaux.

— La création des deux emplois du corps administratif supérieur traduit l'incidence, au niveau régional, de cette politique de déconcentration.

— La création de quatre emplois de secrétaires administratifs permettrait de pallier les insuffisances constatées au niveau des districts, par manque évident de personnel de catégorie B.

— La création de six emplois de commis et d'agents techniques de bureau permettrait d'affecter aux tâches de gestion financière exercées sur le plan local un personnel à spécialiser.

— Quant aux emplois de téléphonistes dont la création est demandée, ils sont justifiés par la mise en service du nouveau standard téléphonique de la cité de la Convention et par l'accroissement des activités du centre de Melun.

— L'emploi de bibliothécaire — classé dans la catégorie B — n'étant pas pourvu par un agent de cette spécialité, il est apparu judicieux de lui substituer un emploi de secrétaire administratif classé dans la même catégorie.

— Enfin, quatre emplois d'ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques ont été créés au budget 1976, sans que soit prévu un grade d'avancement. Cette lacune doit être comblée et justifie la transformation d'un emploi d'ingénieur ordinaire en un emploi d'ingénieur de classe exceptionnelle.

2 bis. — *Justification de la mesure 02-11-02.*

A la suite d'un rapport de l'Inspection générale de l'Aviation civile sur la structure des organismes consultatifs de la Direction générale de l'Aviation civile, il a été décidé de créer un service qui serait chargé de toutes les tâches administratives de gestion médicale du personnel navigant de l'Aviation civile.

La liaison entre l'organe consultatif et ce service devrait être assurée par le médecin-chef du bureau médical nommé *ès qualités* Secrétaire général du Conseil médical.

La direction de ce service nécessite toutefois la nomination d'un médecin à temps plein ; poste qu'il serait possible de pourvoir par un médecin des armées, servant hors budget du Ministère de la Défense.

3. — *Justification de la mesure 03-11-01.*

Cette mesure concerne, d'une part, la création de postes d'ingénieurs des études, d'autre part, celle de postes ressortissant à la catégorie B.

Les créations d'emplois d'I. E. E. A. C. obtenues ces dernières années ont été essentiellement consacrées à assurer et renforcer l'encadrement des services du contrôle de la circulation aérienne en route et d'approche pour améliorer les impératifs prioritaires de sécurité et de régularité du trafic aérien.

Or l'extension du transport aérien d'usage national (desserte des moyennes agglomérations et développement de l'aviation du troisième niveau) est de moins en moins compatibles avec l'état actuel de l'implantation des services locaux, notamment des districts aéronautiques.

Faute d'une présence effective et active de ces services, tant aux plans qualitatif que quantitatif, l'administration va très rapidement se trouver en difficulté face aux demandes accrues de services de toute nature (contrôle des devis de centrage, des opérations et des licences du personnel navigant) ressortissant à ces responsabilités, qu'elle ne sera pas en mesure de satisfaire efficacement.

Les emplois nouveaux dont il est demandé la création permettront de répondre partiellement à ces besoins.

Par ailleurs, les services du contrôle de la circulation aérienne en route et d'approche ont pour mission d'assurer la sécurité et la régularité des vols. Or, compte tenu de la situation géographique de la France traversée par de multiples routes aériennes, du développement du trafic en route qui a marqué une augmentation de 5 % au cours de l'année 1975, taux qui, selon toute vraisemblance, se maintiendra pendant la prochaine décennie, de la création de nouveaux centres de contrôle (Brest et Reims) et de leur automatisation, enfin, de la complexité croissante des problèmes à résoudre, la qualité des services, qui font par ailleurs l'objet de redevances versées par les compagnies aériennes, ne pourra être maintenue qu'au prix de créations d'emplois d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'électroniciens de la sécurité aérienne et de techniciens de la navigation aérienne. Les emplois demandés dans ces catégories constituent le minimum tolérable pour éviter la dégradation des prestations offertes par les services de la Navigation aérienne.

3 bis. — *Justification de la mesure 03-11-02.*

Les statuts des personnels de la Navigation aérienne sont des statuts fonctionnels ; de ce fait, les avancements des intéressés sont liés aux qualifications qu'ils obtiennent et à la nature du poste qu'ils occupent, et non, comme dans les autres corps, à une pyramidage statutaire. Les qualifications à prendre en compte pour l'avancement 1977 étant déjà délivrées ou en cours de délivrance, les transformations demandées sont le reflet exact de la situation des agents au regard des dispositions statutaires les concernant.

4. — *Justification de la mesure 04-11-01.*

Les effectifs actuels de la Météorologie ne permettent pas de satisfaire en 1976 la totalité des fonctions d'assistance météorologique à l'aviation, et des demandes de plus en plus diversifiées exprimées par les autres départements ministériels — comme l'Agriculture et l'Industrie — par des entreprises françaises — l'E. D. F., par exemple — ou par des organismes internationaux, telle l'Agence Eurocontrol, par l'intermédiaire de laquelle les redevances perçues sont en augmentation constante, augmentation qui ne peut s'accompagner d'une diminution simultanée de la qualité et de la quantité des informations météorologiques fournies.

Or les diverses améliorations des conditions de travail prévues au VII^e Plan, et notamment la réduction de la durée de travail hebdomadaire ramenée de 42 heures à 41 h 30, nécessitent un renforcement de l'effectif consacré à la tenue d'un poste permanent fonctionnant 24 heures sur 24.

Par ailleurs, les vols supersoniques qui s'effectuent à 20 000 mètres, c'est-à-dire à une altitude nettement supérieure à celle des avions subsoniques, supposent l'exécution de mesures spécifiques à une altitude atteignant 30 000 mètres qu'une réduction de programmes de mesures compromettrait dangereusement. Il convient donc de renforcer les effectifs affectés à cette assistance météorologique particulière.

Enfin, l'extension du réseau aérien métropolitain et des réseaux locaux d'Outre-Mer ainsi que l'augmentation des fréquences des vols intérieurs conduisent à assurer une couverture météorologique beaucoup plus dense sur une plage horaire s'étendant, sur la plupart des aéroports desservis des premières heures de la matinée jusqu'à la tombée de la nuit.

Compte tenu du temps de travail hebdomadaire, il convient d'affecter, sur la plupart des terrains trois agents qui se relaient tout au long de la journée.

Aussi, les quarante emplois dont il est demandé la création et dont les effets ne se feront sentir qu'en 1979-1980, compte tenu de deux à trois années de formation des techniciens recrutés permettront-ils de faire face à cette époque aux demandes nouvelles d'assistance météorologique, sans pour autant rétablir une situation qui s'est dégradée au cours des dernières années faute de personnel suffisant.

4 bis. — *Justification de la mesure 04-11-02.*

Le statut des ingénieurs des travaux de la Météorologie et celui de techniciens de la Météorologie ne comportent pas de répartition entre les divers grades. Sur le plan de l'analogie avec des corps similaires ou de la réalité des situations de certains personnels, cet état de fait doit être modifié. C'est la raison pour laquelle il est envisagé :

a) D'atteindre, sur une période de trois ans, débutant en 1977, le pourcentage de 20 % fixé pour le divisionnariat de la plupart des corps similaires. Cela conduit dans une première tranche à obtenir douze postes nouveaux de divisionnaires, soit, compte tenu d'une création dans ce grade, la transformation de onze emplois d'ingénieurs ordinaires et de classe exceptionnelle en onze emplois de divisionnaires ;

b) De régulariser également sur une période de trois ans, débutant en 1977, la situation de 51 techniciens supérieurs qui tiennent en fait des emplois de chefs techniciens. La première tranche à réaliser en 1977 porte sur 15 postes, dont 12 par transformations d'emplois.

Par ailleurs, le corps des aides-techniciens étant en voie d'extinction, il n'est plus procédé à des recrutements à ce niveau. En revanche, les aides-techniciens ont la possibilité de devenir techniciens par la voie de concours professionnels. La transformation de 15 emplois d'aides-techniciens en techniciens a pour objet de régulariser la situation des lauréats à ce concours.

Enfin, il est indispensable d'adapter la situation des effectifs aux besoins réels de la section de la Météorologie maritime. En effet, depuis une vingtaine d'années, des médecins militaires étaient affectés sur les frégates météorologiques. Récemment, le Ministère de la Défense a retiré les intéressés et confié le contrôle médical des personnels affectés sur lesdites frégates à des élèves-médecins, ce qui ne justifie plus le maintien des deux postes hors budget-Défense. Par contre, du personnel de la Marine était prêté à ces mêmes frégates ; la mesure envisagée consiste à prendre ce personnel à la charge du Secrétariat d'Etat aux Transports par création des postes correspondants.

5. — *Justification de la mesure 05-11-01.*

Le plan de charge de la Direction départementale de l'Equipeement de la Haute-Garonne se trouve considérablement augmenté par deux grandes opérations :

- l'extension des installations de l'aéroport de Toulouse-Magnac ;
- la construction du casernement de la base opérationnelle mobile aéroportée.

Pour faire face à ces tâches nouvelles, il est indispensable de renforcer ses moyens en personnel par la création d'un emploi de conducteur principal des travaux publics de l'Etat et d'un emploi de dessinateur.

6. — *Justification de la mesure 08-12-01.*

Les personnels de l'Ecole nationale de l'Aviation civile sont rémunérés sur un chapitre particulier, le chapitre 36-40 et, à ce titre, les crédits correspondants auxdits personnels dûment individualisés sont prélevés sur les chapitres d'origine et reportés sur ce dernier.

L'article 8 du décret n° 71-234 du 30 mars 1971 relatif au statut du corps des ingénieurs de l'Aviation civile stipulait que l'emploi de directeur de l'Ecole nationale de l'Aviation civile était un emploi fonctionnel comportant un échelon unique. Ces dispositions ont été modifiées par le décret n° 76-142 du 29 janvier 1976, qui substitue l'emploi de chef du service du contrôle du trafic aérien à celui de directeur de l'E. N. A. C.

L'actuel directeur de l'Ecole nationale de l'Aviation civile étant ingénieur général, il convient, pour respecter les dispositions du statut des ingénieurs de l'Aviation civile, de transformer le poste fonctionnel en un poste d'ingénieur général.

ANNEXE II

LES MODIFICATIONS COMPTABLES EN 1977 PAR RAPPORT A 1976

Question de la commission. — Fournir une note d'ensemble sur toutes les modifications comptables (transferts, annulations de crédits, etc.) survenus en 1977 par rapport à 1976.

Réponse. — Les modifications que le projet de loi de finances pour 1977 présente par rapport à 1976 peuvent être regroupées en six grandes catégories :

1° Transferts et virements :

a) Mesures d'ordre :

Celles-ci concernent :

— la meilleure affectation d'un crédit (par exemple, les frais de scolarité et d'internat à inscrire au chapitre 33-92 [Prestations et versements facultatifs] ou encore les cotisations patronales à incorporer au chapitre 33-90 [Cotisations sociales. — Part de l'Etat]) ;

— la prise en charge, sur les chapitres de personnel, d'agents rémunérés auparavant sur des crédits de fonctionnement et d'équipement.

b) Transferts de crédits :

Ils visent principalement :

— le regroupement de crédits servant à des dépenses de même nature (formation des personnels, exécution de travaux de documentation et d'information, centres de colonies de vacances) ;

— l'inscription des crédits nécessaires à la réforme de l'auxiliariat au chapitre nouveau 31.94 (Rémunérations d'auxiliaires administratifs) ;

— la mise à jour des emplois figurant au budget de l'Ecole nationale de l'aviation civile par suite d'une réforme statutaire des ingénieurs de l'aviation civile ;

— les transferts de crédits de divers départements ministériels en vue soit d'une meilleure affectation (crédit pour le Centre national d'études des télécommunications provenant du budget des Charges communes), soit pour tenir compte de l'aide effective apportée par certains services de l'Aviation civile et de la Météorologie à d'autres départements ministériels (par exemple, l'Assistance météorologique à l'Agriculture ou les travaux effectués par les services des bases aériennes pour le compte du Ministère de la Défense).

2° L'extension en année pleine des mesures de revalorisation de rémunérations publiques intervenues depuis la préparation du budget 1976.

3° L'ajustement de crédits évaluatifs ou provisionnels pour tenir compte de l'incidence des variations du coût de la vie.

4° L'application de textes intervenus depuis la préparation du budget 1976 qui intéressent l'ensemble des divers personnels dans leurs rémunérations principales, les accessoires de leurs salaires ainsi que les charges sociales qui y sont inhérentes :

— révision indiciaire de certains grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat dans les catégories A, B, C et D ;

— revalorisation annuelle du plafond de Sécurité sociale ;

— revalorisation des taxes sur les transports ;

— application des nouveaux barèmes pour la rémunération des personnels soumis au statut de la Compagnie nationale Air France.

5° La non-reconduction d'un certain nombre de mesures inscrites à la loi de finances pour 1976 comme non renouvelables, telle que, par exemple, la mesure n° 06-04-01 (— 1 000 000 F).

6° Les changements de nomenclature pour lesquels il convient de citer :

— la suppression du chapitre ~~31-98~~ (Prise en charge des fonctionnaires rapatriés d'Outre-Mer) dont les crédits ont été réinscrits dans les chapitres servant les rémunérations principales à ces fonctionnaires réintégrés ;

— la suppression du chapitre ~~56-40~~ (Ecoles et stages) dont les crédits ont fait l'objet d'une inscription au chapitre 57-90 (Equipement administratifs et divers des services) ;

— la création du chapitre 63-90 (Subventions d'investissements accordées par l'Etat), qui a rendu sans objet le maintien du chapitre ~~66-71~~ (Subventions pour la création et l'aménagement des aérodromes) dont les crédits lui ont été rattachés.

ANNEXE III

LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

Question de la Commission des finances. — Fournir une note sur l'évolution de la construction aéronautique en 1976 par rapport à 1975.

Réponse. — L'évolution de la construction aéronautique en 1976 par rapport à 1975 pour ce qui concerne l'aviation civile peut être reflétée par l'évolution de la situation des trois principaux constructeurs français S. N. I. A. S., S. N. E. C. M. A. et A. M. D.

1. — S. N. I. A. S.

1.1. — *Division avions.*

Compte tenu des programmes actuels et qui ont une forte probabilité de réalisation (Airbus) et malgré les sous-traitances attendues soit des A. M. D-B. A. (Mystère 10, 20 et 50), soit des divisions hélicoptères et engins tactiques de la S. N. I. A. S., la charge de la division avions, tant en études qu'en fabrications, a décliné sensiblement entre 1975 et 1976.

Le principe d'une coopération A. M. D.-B. A./S. N. I. A. S. avec le constructeur américain Mac Donnell Douglas pour la réalisation d'un avion nouveau a été retenu par le Gouvernement en 1976. Après les négociations en cours, le lancement effectif du programme devrait assurer le rétablissement d'une charge de fabrication satisfaisante dans la division avions de la Société nationale; en attendant, les mesures d'adaptation du potentiel et notamment des effectifs sont poursuivies.

En études, par contre, la situation est préoccupante; l'avion nouveau est un avion dérivé qui apportera à la S. N. I. A. S. une charge d'étude non négligeable mais faible. Le bureau d'études avions de la S. N. I. A. S. est donc principalement axé sur le suivi des avions en service et sur les études générales.

1.2. — *Division hélicoptères.*

Depuis un an, le nombre de prises de commandes a fortement régressé, rendant incertaine l'évolution à moyen terme de la charge de la division hélicoptères.

L'activité hélicoptères a été essentiellement sur les exportations en 1975 et 1976.

2. — S. N. E. C. M. A.

Dans le domaine des moteurs civils, le C. F. M. 56 en cours de développement avec General Electric est, à moyen terme, le programme majeur de la S. N. E. C. M. A. Le lancement de la phase de certification a été décidé courant 1975 et est financé à 90 % par l'Etat. De nombreux éléments favorables confirment l'existence d'un vaste marché pour ce moteur, marché également convoité par le moteur concurrent JT 10 en cours de développement par Pratt et Whitney avec Rolls Royce. Il est évidemment prévu que la première version du nouveau programme d'avions de transport civil serait dotée de moteurs C. F. M. 56. Un marché pourrait être également trouvé par la remotorisation des Boeing 707. Des débouchés militaires paraissent également prometteurs.

Il est très probable que le lancement du programme d'avion équipé de C. F. M. 56 aurait pour effet d'inciter les autres constructeurs à s'engager dans des programmes d'avions équipés de ce moteur (peu polluant, peu bruyant et à faible consommation) plus résolument qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent en raison de la situation temporairement déprimée du marché de transport aérien.

3. — A. M. D./B. A.

Après la fin de la chaîne Mercure intervenue à la fin de l'année 1975, l'activité civile a été maintenue avec les avions d'affaires, et grâce au lancement du Mystère 50 ; elle pourrait s'accroître à nouveau dans la mesure où A. M. D./B. A. sera partie prenante au nouveau programme d'avion de transport.

*
* * *

D'une manière plus globale, on peut dire que l'évolution de la construction aéronautique civile entre 1975 et 1976 est caractérisée par :

- le soutien par l'Etat du programme Mystère 50 ;
 - le lancement du programme Super-Puma et du moteur de 1 800 CV qui lui est associé ;
 - le passage à la phase de certification du moteur C. F. M. 56 ;
 - la certification et la mise en service commercial de l'avion supersonique Concorde ;
 - l'acceptation du principe d'une coopération entre A. M. D./B. A. et S. N. I. A. S. avec le constructeur américain Mac Donnell Douglas pour la construction d'un avion de transport nouveau.
-

ANNEXE IV

BILAN DE L'EXECUTION DU VI^e PLAN^{IN}

Question de la commission. — Présenter un bilan définitif de l'exécution du VI^e Plan en matière d'aviation civile.

Réponse. — Le VI^e Plan en matière d'Aviation civile est contenu dans l'enveloppe principale « Equipements publics de l'Aviation civile » comprenant quatre programmes généraux :

- 1° Navigation aérienne en route ;
- 2° Météorologie ;
- 3° Infrastructure aéroportuaire (sauf Aéroport de Paris) ;
- 4° Formation aéronautique.

Ces quatre programmes se montant à 2 522 millions de francs devaient être financés à raison de 1 680 millions de francs par l'Etat et de 842 millions de francs par les collectivités.

Les réalisations financières sont détaillées dans les deux tableaux pages suivantes. Le premier tableau concerne l'exécution de financement de l'Etat, le deuxième tableau celui des collectivités. La synthèse de ces deux tableaux peut être résumée ainsi, exprimée en francs 1970.

	BUDGET Etat.	BUDGET collectivités.	TOTAL	POUR- CENTAGE de réalisation.
1. — Navigation aérienne.....	459	»	459	74
2. — Météorologie	146	»	146	54
3. — Infrastructure aéroportuaire (sauf Paris).....	(1) 300	570	870	70
4. — Formation aéronautique....	130	68	198	59
	1 035	638	1 673	66

(1) Compris 19 millions de francs en provenance du F. I. A. T.

Budget de l'Etat. — Enveloppe principale.

Autorisations de programme.

PROGRAMMES GENERAUX	DOTATIONS prévues.	BUDGETS VOTES						TAUX de réalisation.
		1971	1972	1973	1974	1975	Total.	
1. — Navigation aérienne en route .	620							
Francs constants		95,33	101,09	106	128	136,20	566,62	92,9
Francs 1970		92,46	92,49	89,35	93,83	91,16	459,29	74,1
2. — Météorologie	265							
Francs constants		28	32	32,25	40	49,70	181,95	68,7
Francs 1970		27,15	29,28	27,18	29,32	33,26	146,19	55,2
3. — Infrastructure aéroportuaire (sauf Paris)	563							
Francs constants		41,29	69,66	67,70	79,70	91,30	349,65	62,1
Francs 1970		40,05	63,73	57,06	58,43	61,11	280,48	49,8
4. — Formation aéronautique	232							
Francs constants		31,50	31,75	30	32,18	32,80	158,43	68,3
Francs 1970		30,55	29,05	25,29	23,59	21,95	130,43	56,2
Total	1 680							
Francs constants		196,12	234,50	235,95	279,88	310	1 256,45	74,8
Francs 1970		190,21	214,55	198,88	205,17	207,48	1 016,29	60,5

Budget des collectivités et financement privé. — Enveloppe principale.

Emprunts et autofinancement.

PROGRAMMES GENERAUX	PREVISIONS	AUTORISATIONS ACCORDEES						TAUX de réalisation.
		1971	1972	1973	1974	1975	Total.	
3. Infrastructure aéroportuaire (sauf Paris) :								
Francs constants	735	65,28	115,57	160,38	176,09	204,45	721,77	98,2
Francs 1970	»	63,32	105,74	135,18	129,09	136,84	570,17	77,6
4. Formation aéronautique :								
Francs constants	107	10,10	26,73	23,16	9,68	10,53	80,20	74,9
Francs 1970	»	9,80	24,46	19,52	7,10	7,05	67,93	63,5

Le taux de réalisation financière du VI^e Plan, calculé en francs constants, est donc de 66 % des prévisions mais, dans le détail, les taux des programmes sont assez différents. Il convient de noter que les investissements ont été en général calculés sur la base de taux de croissance prévisionnels de certaines activités et que ces taux n'ont pas été atteints.

La tableau ci-dessous donne les taux prévisionnels et les taux constatés pour certains indicateurs significatifs.

PROGRAMMES GENERAUX	ACTIVITE concernée.	TAUX de croissance moyen annuel 1970 - 1975.	
		Prévus.	Constatés.
(En pourcentage.)			
1. — Navigation aérienne en route.	Mouvements contrôlés.	9	7,6
2. — Météorologie	»	»	»
3. — Infrastructure aéroportuaire (sauf Paris).....	Passagers.	15,7	8,8
	Fret.	10,5	0
4. — Formation aéronautique.....	Nombre d'appareils.	8,5	4,5

ANNEXE V

SUBVENTION A AIR INTER

Question de la commission. — Justifier en détail la mesure nouvelle n° 06-17-01 (+ 8 789 152 F).

Réponse. — Subvention à Air Inter.

Le protocole du 25 avril 1974 passé entre l'Etat, la Compagnie Air Inter et la Société des avions Marcel Dassault-Bréguet-Aviation a fixé les conditions dans lesquelles serait assurée la couverture des dépenses afférentes à l'exploitation des appareils Mercure d'Air Inter.

Aux termes de l'article 4 de ce protocole, l'Etat s'est engagé à participer aux pertes d'exploitation résultant des immobilisations éventuelles des appareils Mercure.

La période de référence pour le versement de la contribution de l'Etat est celle qui s'écoule du 1^{er} juin 1975 au 31 mai 1976 et pour laquelle il est estimé que 9,138 appareils Mercure en moyenne seront disponibles.

L'indemnité à verser par l'Etat est calculée sur le nombre d'étapes non réalisées par rapport aux 2 090 étapes correspondant à un programme d'exploitation normale, à raison de 12 000 F par étape. Ce montant est majoré de la révision de prix dont les modalités de calcul ont été acceptées par les parties contractantes.

Pour la période du 1^{er} juin 1975 au 31 mai 1976, le prix de l'étape ainsi révisé s'élève à 17 770 F. Le nombre maximum d'étapes à indemniser — 110 par appareil et par an — s'élève à 1 005 ce qui conduit à payer à Air Inter en 1977, au titre des immobilisations Mercure une somme de $1770 \times 1005 = 17\,860\,000$ F.

Un crédit de 9 070 848 F figurant en services votés au chapitre 45-81, article 20, la mesure nouvelle demandée correspond au complément nécessaire en 1977 pour permettre de régler à Air Inter les sommes qui lui sont dues au titre des immobilisations.

ANNEXE VI

AEROPORT DE BALE - MULHOUSE

Question de la commission. — Justifier la mesure nouvelle 05-17-01 (+ 216 100 F).

Réponse. — Le mesure nouvelle 05-17-01 d'un montant de plus 216 100 F à inscrire au chapitre 45-61, article 20, constitue un ajustement du montant de la participation de l'Etat aux dépenses faites pour le compte des administrations publiques par l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

En effet à la suite d'un accord intervenu entre les gouvernements français et suisse, la part des dépenses correspondant aux frais de navigation aérienne générale qui comprennent les dépenses de personnel et de fonctionnement des services radio-électriques et météorologiques, est prise en charge dans les conditions suivantes :

- 50 % par l'aéroport de Bâle-Mulhouse (comme sur les aéroports suisses) ;
- 25 % pour chacun des deux gouvernements.

Les sommes inscrites au chapitre 45-61, article 20, du budget du Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement (Transports) et versées à ce titre se sont élevées au cours du VI^e Plan à :

1971	460 000 F.
1972	460 000.
1973	510 000.
1974	530 000.
1975	530 000.

Pour 1976, la participation du Gouvernement français est restée fixée à 530 000 F.

Pour 1977, une mesure nouvelle de 216 100 F est prévue compte tenu de l'augmentation des effectifs et des rémunérations des personnels français des services de la Navigation aérienne et de la Météorologie.

La somme inscrite sur le chapitre 45-61, article 10, s'élève donc à 746 100 F.

ANNEXE VII

AEROPORT DE PARIS

a) *Question de la commission.* — Quelles devraient être, au cours des prochaines années, les perspectives d'une amélioration de la situation financière ?

Réponse. — Une amélioration substantielle de la situation financière s'est manifestée au cours des derniers exercices ; elle résulte d'une gestion de plus en plus rigoureuse que s'est imposé l'établissement, d'une participation de l'Etat sous forme d'allègement des frais financiers par report de certaines annuités de remboursement du F. D. E. S. et par diminution du taux des intérêts des dotations en capital.

Pour l'avenir, l'établissement accentuera encore les mesures de rigueur adoptées en matière de gestion et d'exploitation. Il n'effectuera d'investissements importants que dans la mesure où ils ne remettront pas en cause le retour à l'équilibre financier.

Dans ces conditions et dans la perspective d'un taux de croissance de trafic passagers de 9 % par an, on peut espérer retrouver et maintenir l'équilibre du compte d'exploitation dès 1980.

Année par année, et dans le corps d'hypothèses considéré comme le plus probable, l'évolution du solde d'exploitation serait la suivante :

	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Solde (en millions de francs courants).....	— 66 (1) (2)	— 76 (2)	— 72	— 47	0	+ 42

(1) Compte tenu d'un allègement des frais financiers de 50 millions de francs.

(2) Une statistique plus récente évalue à 47 millions de francs en 1976 et à 53,6 millions de francs pour 1977 le montant du déficit.

b) *Question de la commission.* — Fournir un état des programmes d'équipement en 1975 et 1976 accompagné des plans de financement.

Réponse. — Le tableau joint montre que les dépenses d'investissement qui atteignaient, en 1975, 345,75 millions de francs, ne représenteront plus en 1976 que 187,5 millions de francs. Le budget de 1975, bien que très largement inférieur à celui des années précédentes, comportait cependant encore des dépenses très importantes liées notamment à la réalisation, sur l'aéroport Charles-de-Gaulle, de la desserte ferroviaire et de la première tranche de la piste n° 2 sur une longueur de 2 700 mètres. Le budget de 1976 ne comporte en revanche aucune opération importante nouvelle. Il est constitué pour l'aéroport Charles-de-Gaulle de dépenses rendues nécessaires par la croissance modérée mais certaine du trafic, et pour l'aéroport d'Orly par des opérations de renouvellement de matériels ou d'équipements arrivés en limite d'amortissement. Le budget 1977 devrait se situer à un niveau comparable à celui de 1976.

	BUDGET 1975 (résultats).	BUDGET 1976 (évolution prévisible).
	(En millions de francs.)	
<i>Crédits de paiements.</i>		
Investissements	345,75	187,50
Intérêts intercalaires	20,55	15
Total	366,30	202,50
Remboursements d'emprunts	75,90	94
Total	442,20	296,50
<i>Financement.</i>		
M. B. A.	(1) 158,70	(1) 146,5
Dotation en capital.....	150	100
Divers	8,50	8
Emprunts	130	50
T. V. A. récupérable	48,10	25
Total	495,30	329,50
Reconstitution du fonds de roulement.....	(—) 53,10	(—) 33
Total général	442,20	296,50

(1) Compte tenu d'un allègement des frais financiers de 50 millions de francs.

c) *Question de la commission.* — Fournir le montant des crédits accordés à divers titres par les lois de finances initiale et rectificative en 1975 et en 1976 à l'Aéroport de Paris.

Eléments de réponse.

Crédits accordés à A. D. P. par les lois de finances.

NATURE DES CREDITS	1975	1976
	(Milliers de francs.)	
1. — Subvention de l'Etat affectée aux aérodromes secondaires	5 900	4 600
2. — Aide fiscale à l'investissement.....	1 300	»
3. — Dotation en capital.....	150 000	100 000