

N° 098

—
S É N A T

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980

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 1981 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général

—
TOME III

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

—
ANNEXE N° 28

Transports

II. - AVIATION CIVILE
V. - MÉTÉOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Raymond MARCELLIN

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

Voir les numéros :
Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 42), 1981 (tome XX) et in-^{no} 359.
Sénat 97 : (1980-1981).

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

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	4
EXAMEN EN COMMISSION	6
CHAPITRE I - PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1981	8
I. - Evolution des crédits	8
1° de 1977 à 1981	8
2° Structure et évolution de 1980 à 1981	10
II. - Les principales mesures nouvelles	10
1° Le transport aérien	10
2° La construction aéronautique	11
3° La navigation aérienne	11
4° Les bases aériennes	11
5° La formation aéronautique	12
CHAPITRE II - LE TRANSPORT AERIEN	13
I. - Air France	14
1° L'application du contrat d'entreprise de 1978 à 1980	14
2° Les compensations financières reçues par Air France	14
II. - Air Inter	15
a) La mise en service du T.G.V.	16
b) L'organisation du réseau aérien intérieur	16
III. - La desserte aérienne de la Corse	18
CHAPITRE III - LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE	20
I. - La place de la construction aéronautique civile dans le commerce extérieur .	20
II. - Evolution générale des crédits	20
III. - Le Concorde	21
1° L'aide au développement	21
2° L'aide à la série	22
3° Le support en service	22
IV. - Le programme AIRBUS	23
1° Aspects financiers	23
2° Perspectives	24

V. - Le programme CFM 56	26
1° Aspects financiers	26
2° Perspectives	27
VI. - Les autres programmes	28
1° Les hélicoptères	28
2° L'aide aux fabricants d'équipements de bord	29
3° Etude de base d'aéronefs avancés	29
4° Les crédits pour l'aviation légère	29
CHAPITRE IV - LES AEROPORTS	31
I. - Evolution des crédits	32
1° Les moyens financiers consacrés aux bases aériennes	32
2° Les principales mesures nouvelles	34
a) les dépenses de sûreté	34
b) les subventions aux aéroports	34
c) la limitation des investissements financés par l'Etat	35
d) les conséquences pour les aéroports de province	35
II. - Les opérations financées sur le budget 1981	36
1° L'aéroport Nice-Côte d'Azur	36
2° Autres opérations	37
III. - Aéroport de Paris	37
1° Place d'Aéroport de Paris dans la vie économique de la région	37
2° Le programme d'investissement	37
3° Le financement	39
CHAPITRE V - LA SECURITE AERIENNE	41
I. - La navigation aérienne	41
1° Evolution des crédits	41
2° Les principales mesures nouvelles	43
II. - Formation aéronautique et contrôle technique	44
1° Evolution des crédits	44
2° Le contrôle technique des aéronefs	45
3° L'aide aux associations	45
CHAPITRE VI - LA METEOROLOGIE	46
1° Evolution des crédits	46
2° Le transfert à Toulouse	47
3° Le satellite METEOSAT	47

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

A. TRANSPORT AERIENS : UNE CLARIFICATION COMPLETE DES RAPPORTS ENTRE L'ETAT ET LES COMPAGNIES AERIENNES EST NECESSAIRE.

1° Les obligations d'intérêt général imposées par l'Etat aux compagnies doivent être mieux compensées. Ce principe doit notamment s'appliquer :

- à la prise en charge du déficit d'exploitation croissant du Concorde dont la répartition actuelle (70 % pour l'Etat et 30 % pour Air France) doit être modifiée ;

- aux modalités de compensation financière par l'Etat pour la desserte aérienne de la Corse. Ces charges font supporter des handicaps de compétitivité aux compagnies qui doivent, par ailleurs, affronter une concurrence très vive.

2° Des orientations claires et cohérentes doivent être apportées en matière de transport aérien intérieur dont les principes devraient être les suivants :

- la desserte aérienne du territoire doit être assurée en tenant compte des nécessités de l'aménagement du territoire,

- les usagers doivent continuer à bénéficier des progrès de productivité réalisés par les compagnies,

- les compagnies régionales doivent bénéficier d'un cadre juridique plus stable.

Au cours de l'examen du budget, la Commission a particulièrement insisté sur la nécessaire coordination du réseau intérieur dans une perspective d'aménagement du territoire. Des conventions entre l'Etat et les compagnies aériennes devraient être l'instrument de définition de la consistance du réseau intérieur et de la cohérence de la desserte aérienne du territoire.

B. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE : L'AIDE IMPORTANTE DE L'ETAT POUR DES PROGRAMMES DONT LA RENTABILITE N'EST PAS ENCORE ASSUREE DEMEURE INDISPENSABLE.

Les perspectives prometteuses tant pour l'Airbus que pour le

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION (suite)

moteur CFM 56 pourraient être confortées par des décisions quant au lancement de programmes nouveaux afin :

- d'élargir la gamme des produits de la construction aéronautique française,
- de préparer son développement à long terme.

La Commission souhaite une politique de production plus vigoureuse, fondée sur des perspectives commerciales sérieuses.

C. AEROPORTS : LE DESENGAGEMENT FINANCIER DE L'ETAT EST PREOCCUPANT.

Il devrait être lié à une plus grande liberté dans la fixation des redevances aéroportuaires et tenir compte de la nécessité de ne pas détériorer la compétitivité des aéroports français et des compagnies françaises de transport aérien.

D. NAVIGATION AERIENNE ET SECURITE : L'EFFORT ENTREPRIS DEVRA ETRE POURSUIVI ET COMPLETE.

Le projet de budget pour 1981 traduit une réelle priorité pour la navigation aérienne mais des mesures sont indispensables pour :

- assurer une coexistence plus harmonieuse entre aviation légère et aviation commerciale et une meilleure coordination des utilisations de l'espace aérien pour les besoins militaire et civil ;
- améliorer l'écoulement et la fluidité du trafic aérien en Europe ;
- réduire les accidents de l'aviation privée par une meilleure formation et information des candidats pilotes ;
- renforcer les personnels affectés au contrôle technique notamment pour la certification des aéronefs.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 29 octobre 1980 tenue sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la Commission a procédé, sur le rapport de M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial, à l'examen des crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

Après avoir souligné que le projet de budget se caractérisait par une rigueur certaine, le rapporteur spécial a présenté une analyse et des observations sur les principaux problèmes de l'Aviation civile et de la Météorologie.

Le rapporteur spécial a rappelé les incertitudes pesant sur l'évolution du transport aérien et l'expiration à fin 1980 des liens contractuels entre l'Etat et Air France d'une part, et l'Etat et Air Inter, et a souhaité :

- une meilleure compensation financière par l'Etat des charges d'intérêt général pesant sur les compagnies pour l'exploitation du Concorde et la desserte aérienne de la Corse, indiquant que l'ampleur de ces charges constituait un handicap de compétitivité important face à une concurrence très vive.

- que la desserte aérienne du territoire continue d'être assurée en tenant compte des nécessités d'aménagement du territoire et que les compagnies de « troisième niveau » puissent bénéficier d'un cadre juridique plus stable.

Dans le domaine de la construction aéronautique, le rapporteur spécial, après avoir présenté les crédits et fourni des indications sur les programmes Airbus et CFM 56 et les perspectives de lancement de nouveaux programmes, a indiqué les raisons pour lesquelles des encouragements devaient être formulés en faveur d'une politique commerciale et de production plus vigoureuse.

Analysant ensuite les actions et les crédits pour les aéroports, et après avoir relevé une certaine incohérence entre la politique suivie pour la fixation des redevances d'atterrissage et le désengagement financier de l'Etat traduit par le projet de budget, le rapporteur spécial a fait part de sa préoccupation quant à l'évolution de la situation financière des gestionnaires d'aéroports. Il a préconisé qu'un lien soit établi entre la fixation des redevances et le désengagement financier de l'Etat, qui ne devrait être que progressif en raison des risques qu'il présente.

Pour la sécurité aérienne, le rapporteur spécial a retracé l'effort du projet de budget pour la navigation aérienne, dont le caractère d'action prioritaire est nettement affirmé et s'accompagne de mesures nouvelles importantes. Mais il a, par ailleurs, souhaité que des moyens supplémentaires, dont le coût est très limité, soient affectés à la certification des aéronefs et que les

subventions aux associations et aéroclubs soient augmentées pour développer, à travers des actions de formation et d'information, la sécurité de l'aviation privée.

En conclusion, le rapporteur spécial, soulignant la contribution de l'aviation à la croissance économique, à l'emploi, à l'équilibre extérieur et à l'aménagement du territoire, a proposé l'adoption des crédits.

M. Josy Moinet, après avoir souligné que le transport aérien devait constituer un instrument d'une politique d'aménagement du territoire volontariste, a préconisé des conventions entre les compagnies « de troisième niveau », les collectivités locales et l'Etat et a espéré une pause dans l'augmentation de la contribution financière des collectivités locales en matière de transport aérien régional.

M. Jean Francon a signalé que, malgré les mesures prévues pour la navigation aérienne, la poursuite de la grève perlée des « contrôleurs du ciel » dans la région Sud-Est traduisait une évidente mauvaise volonté. Il a par ailleurs déploré la diminution des subventions aux associations à un moment où le nombre des accidents de l'aviation privée augmente fortement.

M. Henri Goetschy a déploré le monopole de trafic sur certaines destinations, notamment vers l'Afrique, monopole qui entraîne des tarifs prohibitifs, et a d'autre part insisté en faveur d'une coordination plus rigoureuse pour les liaisons aériennes intérieures.

M. Michel Manet a rappelé qu'en 1979, le ministère des Transports avait annoncé des mesures en faveur des compagnies aériennes régionales et a constaté que les budgets 1980 et 1981 n'apportaient rien.

M. Edouard Bonnefous, Président, a souligné les conséquences regrettables pour les passagers de l'organisation de l'aérogare de Roissy ; il a interrogé le rapporteur spécial sur le coût total du programme Concorde et les projets pour l'amélioration de la desserte entre les aéroports de Roissy et d'Orly.

Le rapporteur spécial a alors répondu aux questions qui lui avaient été posées et la commission, après avoir approuvé le rapport et les conclusions de M. Raymond Marcellin, a adopté le projet de budget pour 1981 de l'aviation civile et de la météorologie.

CHAPITRE I

PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1981 DE L'AVIATION CIVILE

L'examen de l'évolution des principales dotations budgétaires consacrées aux actions dans le domaine de l'aviation civile conduit à quatre constatations :

- les crédits de fonctionnement des services sont reconduits en francs courants pour la deuxième année consécutive ;

- les économies effectuées sur les crédits d'études sont importantes (environ 30 %) ;

- les investissements dont la rentabilité n'apparaît pas suffisante ou dont l'intérêt n'était pas immédiat sont différés ;

- dans certains domaines, le désengagement financier de l'Etat est certain et se manifeste par une diminution des concours financiers, des mesures de « débudgétisation » et le souci de rapprocher le prix payé par l'utilisateur du coût effectif.

Ce projet, en retrait sur une simple reconduction, traduit une grande rigueur qui a cependant permis des redéploiements vers des actions prioritaires sans accroître la charge globale de l'aviation civile pour l'Etat.

Les priorités retenues sont la sécurité à travers la navigation aérienne, la recherche, la construction aéronautique.

I. EVOLUTION DES CREDITS.

1° de 1977 à 1981

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution du budget de l'aviation civile au cours des cinq dernières années.

(en millions de francs)

	1977	1978	1979	1980	1981
Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital					
Moyens des services	822	912	1 051	1 169	1 347
Interventions publiques	33	444	442	381	314
Investissements exécutés par l'Etat	1 350	1 470	1 429	1 480	1 582
Subventions d'investissement accordées par l'Etat	3	4	9	8	4
TOTAL D.O. + C.P.	2 216	2 830	2 931	3 038	3 247
AUTORISATIONS DE PROGRAMME	1 372	1 225	1 325	1 515	1 640

2° Structure et évolution de 1980 à 1981

Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous qui traduit le caractère significatif des redéploiements effectués de 1980 à 1981.

Structure et évolution des dotations budgétaires

ACTIONS	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital			Autorisations de programmes	
	Part de chaque action dans le total des crédits (en %)	Crédits demandés pour 1981 (millions de francs)	Variation par rapport à 1980 (en %)	Demandées pour 1981 (millions de francs)	Variation par rapport à 1980 (en %)
AVIATION CIVILE					
Administration générale et services communs	10,0	323,7	+ 8,4	11,6	- 37,3
Transport aérien	9,2	300,2	- 16,6	1	- 39,2
Construction aéronautique	41	1 331,7	+ 11	1 337,3	+ 9,3
Navigation aérienne (en route)	26,6	862,7	+ 14,7	171	+ 43,6
Navigation aérienne (atterrissage) et bases aériennes	8,9	289,7	- 0,7	106	- 22
Formation aéronautique et contrôle technique	4,3	138,8	+ 2,8	13,1	- 20
TOTAL AVIATION CIVILE	100	3 246,8	+ 6,9	1 640	+ 8,3
METEOROLOGIE	-	454,7	+ 25,3	83,9	+ 6,3

II. - LES PRINCIPALES MESURES NOUVELLES

1° Transport aérien :

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

- **AIR INTER** : 25,6 millions de francs en 1981 contre 24,3 en 1980 pour le surcoût du MERCURE ;

- **AIR FRANCE** : 272,3 millions de francs en 1981 au lieu de 334,5 en 1980. Les contributions jusqu'alors versées par l'Etat pour le maintien en

service des Caravelle et la partition Roissy-Orly ne seront plus versées. La subvention représente donc la participation de l'Etat à l'exploitation du Concorde.

2° Construction aéronautique

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

	1979	1980	1981
Concorde (support en service)	0	115	125
Airbus	503	623	605
Avions nouveaux	25	25	25
Moteur CFM 56	410	318	452

Environ 80 % des crédits pour la construction aéronautique sont affectés aux programmes Airbus et CFM 56 dont les perspectives commerciales se confirment.

3° Navigation aérienne (en route)

Les crédits de fonctionnement augmentent de manière sensible (+ 18,9 %) et sont la conséquence de la création de 90 emplois, de la transformation de 195 emplois et de l'application de diverses mesures catégorielles.

Les autorisations de programme atteignent 170,9 millions de francs (+ 43,6 %). Les principales opérations concernent la poursuite de l'équipement du centre de Reims (40,6 millions de francs) et les moyens des autres centres régionaux (41,3 millions de francs).

4° Bases aériennes

La diminution des crédits d'intervention résulte pour partie d'une mesure de régularisation d'imputation d'un crédit correspondant aux prestations fournies par Aéroport de Paris aux administrations publiques. De plus, l'Etat met fin à sa participation à la couverture du déficit des aérodromes secondaires gérés par Aéroport de Paris, réduit sa participation aux investissements dans le domaine aéroportuaire et « débudétise » les mesures de sûreté.

5° Formation aéronautique

La quasi-stabilité des crédits s'explique en grande partie par des mesures de virements.

Cependant, il faut noter la réduction, pour la deuxième année consécutive, des subventions aux associations de formation aéronautique (- 6,2% de 1980 à 1981) et surtout la diminution des autorisations de programme pour l'équipement des centres nationaux du SFACT en matériel volant (- 72,2% de 1980 à 1981).

6° Météorologie

La progression des crédits pour les dépenses en capital est imputable à :

- l'inscription d'un crédit de 29 millions de francs pour le satellite météorologique européen METEOSAT,
- la poursuite des travaux pour le transfert à Toulouse de certains services.

CHAPITRE II TRANSPORT AERIEN

L'organisation de l'aviation civile internationale prévoit que les dix prochaines années seront caractérisées par une croissance faible du trafic aérien et des difficultés d'exploitation pour de nombreuses compagnies aériennes. Plusieurs facteurs contribuent à expliquer ces prévisions :

- le ralentissement de la croissance économique dans la plupart des pays,

- le renchérissement du prix du carburant qui pèsera de plus en plus dans les coûts d'exploitation des compagnies et risque d'entraîner une hausse continue des tarifs,

- la multiplication des compagnies de pays en voie de développement qui provoque une concurrence de plus en plus âpre,

- les effets de la politique américaine de « déréglementation » qui, si elle est poursuivie, provoquerait une concurrence sauvage et « quasi-suicidaire » sur certaines lignes.

A ces facteurs d'ordre général, s'ajouteront pour les compagnies françaises des causes d'ordre spécifique qui exigeront de leur part des efforts d'adaptation rigoureux.

Pour qu'elles y parviennent il faut que certaines conditions soient réunies. En particulier, dans le cadre de ce rapport budgétaire, l'accent doit être mis sur la nécessité d'une clarification complète des rapports entre l'Etat et les compagnies aériennes.

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

Crédits pour le transport aérien (en millions de francs)

	1979	1980	1981
Fonctionnement	0,2	0,2	0,2
Subventions aux compagnies	418,5	359,4	298,5
Contrats d'études	1,1	1	1,5
	—	—	—
	419,8	360,6	300,2

I. -- AIR FRANCE

1° L'application du contrat d'entreprise de 1978 à 1980

Le contrat d'entreprise entre l'Etat et Air France signé le 26 janvier 1978 cessera de produire ses effets le 1er janvier 1981. Ce contrat reposait sur deux principes essentiels :

- la reconnaissance de l'autonomie de gestion pour la compagnie,
- le versement par l'Etat de compensations financières pour les charges d'intérêt général imposées à la compagnie.

En outre, le contrat prévoyait des objectifs de croissance d'indicateurs de productivité.

Dans l'ensemble, le contrat d'entreprise a été exécuté dans de bonnes conditions :

- en 1978 et 1979, l'activité et la rentabilité de la Compagnie ont été supérieures à celles qui avaient été prévues : c'est ainsi qu'en 1979, le bénéfice de l'activité subsonique a été de 253,7 millions de francs alors que la prévision était de 177 millions de francs.

- compte tenu du versement régulier des contreparties pour charges d'intérêt général par l'Etat, le taux d'endettement a diminué et le programme d'investissements a été réalisé à l'exception de l'acquisition de B. 737.

- malgré la hausse très importante du prix des carburants les objectifs en matière de productivité ont été, pour la plupart, atteints grâce à une grande rigueur de gestion.

Toutefois les perspectives pour 1980 et 1981 n'apparaissent guère favorables : tout laisse penser qu'il n'y aura aucune croissance globale du trafic par rapport à 1979 et la dépense de carburant s'est alourdie de 1979 à 1980 d'environ 50 %.

Par ailleurs, et pour la troisième année consécutive, le déficit d'exploitation du Concorde sera supérieur aux prévisions en raison de l'évolution du trafic et de l'augmentation des coûts en carburant.

2° Les compensations financières reçues par Air France

Elles résultent principalement de l'application du contrat d'entreprise et concernent la prise en charge partielle du déficit d'exploitation de Concorde (que l'Etat couvre à hauteur de 70 %), le maintien en service des Caravelle et la partition des installations de la Compagnie entre les aéroports d'Orly et de Roissy.

Pour ces deux derniers postes, la compensation financière a été décroissante et n'est pas reconduite en 1981 (conformément aux engagements qui avaient été pris).

L'évolution de la répartition par poste de cette compensation est la suivante (en millions de francs) :

	1979	1980	1981
Concorde	266,4	235	272,3
Caravelle	86,4	17,5	-
Partition Orly/Roissy	90	80	-

Le chiffre de la subvention pour Concorde est ajusté en fin d'exercice en fonction des résultats constatés. C'est ainsi qu'en 1979, la loi de finances initiale avait prévu une subvention de 218,4 millions de francs qui a dû être portée à 266,4 millions de francs au vu des résultats.

La subvention pour 1980 devra très probablement faire l'objet d'un ajustement de même ampleur et il y a tout lieu de penser que le chiffre figurant dans le projet de budget pour 1981 sera également insuffisant.

L'ampleur de la charge financière qu'impose le Concorde conduit à poser une question : en effet, au moment où avaient été arrêtées les bases du contrat d'entreprise, les conditions économiques permettaient d'envisager à moyen terme l'équilibre d'exploitation du Concorde. L'augmentation du coût du carburant rend désormais cet objectif illusoire.

Dans ces conditions, on peut se demander si la répartition actuelle de la charge du déficit d'exploitation (70 % pour l'Etat, 30 % pour Air France) ne devrait pas être modifiée afin de ne pas créer un handicap de compétitivité au détriment de la Compagnie qui doit affronter une concurrence internationale sauvage dans un environnement économique peu favorable à l'expansion du trafic aérien.

II. - AIR INTER

En 1979, la Compagnie Air Inter a réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de 2,2 milliards de francs (+ 14,8 % par rapport à 1978) et un bénéfice net après impôt de 42,1 millions de francs (+ 25,2 % par rapport à 1978).

Les perspectives pour 1980 se situent dans la ligne des résultats acquis en 1979 : + 14 % environ pour le trafic et + 23 % pour le chiffre d'affaires ont été atteints au cours du premier semestre 1980.

En application des dispositions du protocole d'accord conclu entre l'Etat, la Compagnie Air Inter et la société des Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation le 25 avril 1974 pour l'exploitation de 10 avions Mercure 100, l'aide de l'Etat versée à Air Inter devrait être portée à 25,27 millions de francs en 1981 (contre 24,26 millions de francs en 1980). Cette subvention a pour objet de compenser une partie des surcoûts résultant de la limitation de la série Mercure à 10 exemplaires.

Deux sujets qui doivent affecter les perspectives d'Air Inter dans les prochaines années doivent être évoqués :

a) *la mise en service du train à grande vitesse (TGV) entre Paris et Lyon.*

Dans l'hypothèse où la mise en service des rames du T.G.V. s'effectuerait à partir de 1982, les conséquences pour Air Inter pourraient se traduire par une perte de clientèle, en 1984, d'environ 80 % sur la liaison Paris-Lyon et par des pertes substantielles sur d'autres lignes. Au total le potentiel de clientèle d'Air Inter pour 1984 pourrait être amputé d'environ 15 à 20 % ce qui signifie une progression très modérée du trafic de la Compagnie sur l'ensemble de la période 1981-1984.

Une politique prudente d'investissements a déjà été adoptée mais des redéploiements significatifs devront intervenir.

b) *l'organisation du réseau aérien intérieur après l'expiration de la Convention entre l'Etat et Air Inter.*

La convention signée en 1974 expire le 31 décembre 1980.

Ce texte en contrepartie d'une certaine protection pour Air Inter (unicité de transporteur et concession d'un réseau) imposait à la Compagnie trois obligations :

- n'abandonner aucune ligne sans autorisation ministérielle,
- assurer un service de bonne qualité,
- soumettre les tarifs et les programmes à l'approbation du ministre des Transports.

Il semble acquis qu'un nouveau texte ne sera pas négocié et que l'on s'oriente vers une politique pragmatique :

- le principe « une ligne, un transporteur » devrait continuer de s'appliquer à l'avenir notamment sur les lignes à grand trafic ou susceptibles d'un transport par des appareils performants,

- sur les autres lignes, les plus nombreuses, des solutions adaptées à chaque cas particulier seront recherchées.

Le ministère a confirmé ce pragmatisme dans une réponse à une question qui indique que certains éléments « conduisent à penser qu'Air Inter peut continuer à exercer son activité sans bénéficier des protections formelles que lui apportait la Convention, et en situant son action dans le cadre du droit commun, c'est-à-dire celui d'un simple arrêté d'autorisation. Ceci ne signifie pas pour autant que des modifications ne doivent pas affecter au cours des prochaines années la structure de l'organisation du réseau intérieur français ».

Sans méconnaître l'intérêt que peut présenter cette politique fondée en partie sur une concurrence plus vive entre transporteurs, il est à craindre que ses conséquences ne soient préjudiciables à une politique équilibrée de l'aménagement du territoire.

En conséquence, votre rapporteur met en garde contre une forme de « déréglementation à la française » qui entraînerait inévitablement des effets pervers.

Les intentions et les prérogatives de l'autorité de tutelle doivent être formulées sans ambiguïté et les relations entre l'Etat et les compagnies aériennes doivent être fondées sur des principes clairs et précis.

Il appartient donc aux pouvoirs publics de définir une doctrine quant à la consistance du réseau intérieur et d'assurer la cohérence de la desserte aérienne du territoire.

C'est pourquoi, compte tenu de l'étroitesse du marché aérien français et des effets bénéfiques qu'il a produits pour le désenclavement de nombreuses régions, il apparaît souhaitable que le trafic intérieur demeure « organisé » tout en veillant à ce que les usagers bénéficient des gains de productivité possibles ou réalisables.

Evidemment, cette « organisation » doit prendre en compte les potentialités offertes par les « compagnies dites de troisième niveau » qui desservaient en 1979, quarante cinq villes et dont les structures financières, après un redressement compromis en 1979 par les perturbations ayant affecté la navigation aérienne, semblent aujourd'hui en voie d'assainissement. Mais les structures et les concessions du transport aérien régional demeurent mal définies et il apparaît souhaitable de les faire bénéficier d'un cadre juridique plus stable.

III. - LA DESSERTE AERIENNE DE LA CORSE

L'évolution des crédits est la suivante :

en millions de francs	1979 définitif	1980 (loi de finance initiale)	1980 (évaluation des besoins au 1.10.1980)	1981 projet
Subvention maritime	298,552	293,800	348,560	ND
Subvention aérienne	-	12	15	ND
TOTAL	298,552	305,800	363,560	407

L'ajustement de la subvention 1980 qui interviendra dans le cadre de la loi de finances rectificative résulte pour une grande part de l'application de la formule de révision contenue dans le texte des conventions de service public conclues entre l'Etat et les compagnies maritimes.

Les trois millions de francs supplémentaires pour la desserte aérienne correspondent à la participation de l'Etat à l'amélioration du service décidée en 1980.

Le projet de budget pour 1981 propose de porter le crédit global à 407 millions de francs (+ 12,1 %). Le montant affecté à la desserte aérienne n'est pas précisé, sa répartition définitive entre les secteurs maritime et aérien devant être examinée par le Comité technique et financier de gestion de la desserte maritime et aérienne de la Corse.

En 1979, dernière année pour laquelle les comptes ont été définitivement arrêtés, et après recoupement de diverses informations, les résultats d'exploitation des compagnies (Air France et Air Inter) ont été déficitaires de 44 millions de francs (dont 8 millions sur les lignes Paris-Corse et 36 millions sur les lignes « bord à bord »).

Pour cette même année, l'Etat a versé aux compagnies au titre de la baisse tarifaire spécifique de 20 % (pour la période allant du 1er novembre 1978 au 1er mai 1979) 5 millions de francs aux compagnies (3 pour Air France et 2 pour Air Inter) complétés par une compensation de 4 millions de francs à Air France pour la desserte Nice-Ajaccio-Bastia-Nice.

D'après ces chiffres, la part du déficit d'exploitation restant à la charge des compagnies après compensation approche 80 %.

En 1980, les prévisions laissent supposer une augmentation des soldes déficitaires et une répartition similaire de leur imputation.

Dans ces conditions, il convient de s'interroger sur le problème fondamental : « Qui doit payer ? ».

S'il est hautement souhaitable que la desserte aérienne de la Corse soit encore améliorée et que le principe de la « continuité territoriale » soit effectivement appliqué, l'ampleur du déficit dépasse les charges qu'il est normal de faire assumer aux compagnies aériennes dont l'activité se déroule, pour une part importante, dans un environnement de concurrence (qui, d'ailleurs, n'est pas de même nature pour les deux compagnies).

De plus, s'agissant en réalité d'une application du principe de solidarité nationale, il n'est peut-être pas adéquat d'en faire assumer indirectement la charge par les seuls passagers aériens.

Dans ce domaine, une clarification apparaît nécessaire et les obligations de service public imposées aux entreprises publiques, dès lors que leur charge financière dépasse un seuil tolérable, doivent être plus équitablement compensées par l'Etat.

Cette doctrine, qui avait été appliquée dans la plupart des contrats d'entreprise signés par l'Etat au cours des années 70, est la condition d'une gestion rigoureuse et d'une compétitivité accrue.

CHAPITRE III CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE

I. - LA PLACE DE LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE DANS LE COMMERCE EXTERIEUR

En 1979, le chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique française a été de 27 624 millions de francs (24 225 millions de francs en 1978). Les exportations ont représenté 55 % du chiffre d'affaires en 1978 et 56,75 % en 1979 (soit 3,8 % des exportations françaises de cette année).

Pour l'année 1979, le solde du commerce extérieur de la construction aéronautique civile a été estimé à environ 2 200 millions de francs et, compte tenu du succès actuel du programme Airbus, des programmes d'hélicoptères, des excellentes performances prévues pour le secteur avions d'affaires et de l'apparition à partir de 1981 des exportations du nouveau moteur CFM 56, ce solde devrait atteindre 3 milliards de francs en 1980 et continuer à progresser jusqu'à 7 milliards de francs (francs 1980) en 1983.

Ces calculs ont été effectués en déduisant, le cas échéant, la part des productions étrangères dans les ventes françaises mais compte non tenu des achats de matériel aéronautique par les compagnies aériennes françaises (soit environ 1,5 milliard de francs en 1979).

II. - EVOLUTION GENERALE DES CREDITS

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

Crédits affectés à la construction aéronautique civile
(en millions de francs)

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1979	1980	1981	1979	1980	1981
- Concorde (développement, série, support en service)	0	115	125	135	115	158,5
- Airbus	503	673	605	463	563	590
- Mystère 50	0	0	-	15	0	-
- Etudes de base d'avions avancés	0	10	13	3	6	13
- Avions nouveaux	25	25	25	10	25	25
- Hélicoptères	28,3	20,6	17	33,3	20,6	17
- Moteur CFM 56	410	318	452	400	345	428
- Moteur Makila	12,2	14	-	12,2	14	-
- Moteur nouveau pour hélicoptère	10	10	8	5	10	5
- Investissements divers et essais	25	20	23	18	15	25
- Développements exploratoires	31,5	25	25	20	20	30
- Equipements de bord	25	36	40	15,5	20	40
- Aviation légère	7	6	4	6	5	5
- Subventions pour études	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
TOTAL	1 077,4	1 223,-	1 337,3	1 136,4	1 199,-	1 331,8

A ces crédits, il convient d'ajouter certains crédits de recherche qui figurent à la section commune du budget des transports : principalement destinés aux études entreprises pour la réduction des nuisances et des consommations de carburant et pour l'amélioration de la compétitivité des appareils, ils ont atteint, en autorisations de programmes, 70,9 millions de francs en 1979 ; 64,3 millions en 1980 et 66 millions sont prévus dans le projet de budget pour 1981.

Sur l'enveloppe budgétaire affectée à la construction aéronautique civile, environ 80 % des autorisations de programmes sont absorbés par les programmes Airbus et CFM 56, dont le caractère prioritaire est maintenu en raison du succès rencontré à l'exportation et des perspectives à moyen terme.

III. - LE CONCORDE

1° L'aide au développement

Elle a débuté en 1962 et s'est achevée en 1978 à la SNIAS et s'achèvera début 1981 à la SNECMA. Le montant total des crédits ouverts à ce titre depuis 1962 s'élève à 8 488,3 millions de francs courants, y compris les crédits

demandés au projet de budget pour 1981 qui ont pour but de solder l'opération par l'achèvement du financement des travaux sur le moteur effectués à la SNECMA (28,45 millions de francs).

2° L'aide à la série

Seize avions Concorde ont été construits en série. Quatre d'entre eux ont été vendus à Air France et cinq à British Airways. Il restait donc sept avions invendus dont deux n'étaient pas commercialisables parce qu'ayant participé aux essais.

Il a été décidé de mettre trois Concorde à la disposition d'Air France et deux à la disposition de British Airways.

L'Etat français, qui s'était engagé à couvrir la SNIAS et la SNECMA des frais excédentaires de série par deux conventions signées avec chacune de ces entreprises, a négocié avec elles un avenant pour couvrir celles-ci de la totalité des pertes de construction de la série et en particulier de la mévente.

Cette opération s'est achevée fin 1979. Le montant total des deux conventions s'élève à 2 375 millions de francs, dont :

- 1 979 millions de francs pour la SNIAS
- 396 millions de francs pour la SNECMA

Le financement des deux conventions a été assuré de la manière suivante :

- 1 850 millions de francs de crédits votés au titre de Concorde-Série et versés de 1975 à 1979.
- 85 millions de francs prélevés sur Concorde-Développement, compte tenu des économies qui ont pu être réalisées sur cette opération.
- 220 millions de francs prélevés sur le moteur CFM 56, compte tenu d'un retard dans le développement de ce moteur
- 220 millions de francs votés par loi de finances rectificative en fin 1979.

3° Le support en service

L'Etat a également décidé de compenser les frais entraînés pour le soutien des avions Concorde en exploitation.

A cet effet, une nouvelle ligne budgétaire a été ouverte en 1980, dotée de 115 millions de francs, dotation qui a été complétée pour faire face aux besoins à 135 millions de francs par prélèvement de 20 millions de francs sur le moteur CFM 56, compte tenu du retard pris pour le développement de ce moteur.

La dotation demandée au budget 1981 est de 125 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement.

Ces crédits sont principalement destinés à couvrir les frais d'étude de modifications, le support après-vente (détachement de spécialistes et documentation), les essais en vol et les découverts entraînés par la fabrication et la commercialisation des pièces de rechange.

Des dépenses d'un montant similaire sont à prévoir pour les années futures.

Au total, le programme CONCORDE aura coûté en francs courants 10,8 milliards de francs au budget de l'Etat pour les aides au développement et à la série.

Environ 400 millions de francs par an sont maintenant nécessaires pour l'aide « support en service » et la compensation financière versée à Air France.

IV. - LE PROGRAMME AIRBUS

En octobre 1980, le nombre total d'appareils commandés par les 36 compagnies clientes à Airbus Industrie s'élève à 424 :

- 280 pour Airbus 300 (279 commandes fermes et 145 options),
- 144 pour Airbus 310 (76 commandes fermes et 68 options).

Plus de 100 appareils sont maintenant en service.

Les responsables du groupement d'intérêt économique Airbus Industrie estiment le marché offert à ce type d'appareils à environ 2 500 à 3 000 appareils et les besoins des compagnies déjà clientes sont évalués à 900 appareils environ ce qui laisse entrevoir des possibilités de vendre, en élargissant le nombre des compagnies clientes, 1 000 à 1 200 Airbus A 300 et A 310.

1° Aspects financiers

Compte non tenu des crédits demandés pour 1981, le montant total des autorisations de programme engagées depuis le début de ce programme (au titre du budget de l'aviation civile) est de 3 197 millions de francs.

Ces sommes ont été affectées comme suit :

- 3 085,5 millions de francs ont été destinées à l'Aérospatiale sous forme d'avances, remboursables au fur et à mesure de la livraison des avions de série et des rechanges.

- 106,4 millions de francs ont été versés à la SNECMA : 6,4 pour le développement (abandonné fin 1968) du moteur Rolls Royce RB 207 et le reste, soit 100

millions, a été versé sous forme d'avances remboursables pour permettre les investissements industriels nécessaires à la production par la SNECMA d'environ 27% du moteur General Electric.

- 5,1 millions de francs ont été transférés au Ministère de la Défense pour la réalisation des investissements nécessaires aux Centres d'Essais de la Direction Technique des Constructions Aéronautiques, chargés des travaux de certification.

Les dotations prévues pour 1981 (605 millions de francs d'autorisations de programme et 590 millions de crédits de paiement) serviront à poursuivre le développement de la version de l'Airbus à 200 places (A 310) et à apporter des améliorations à la version A 300 qui doit impérativement rester compétitive vis-à-vis des nouveaux produits de Boeing.

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

- sur les 1 664 millions de francs versés à la SNIAS avant 1976 pour le développement des premières versions, 133,9 millions ont été remboursés au 30 juin 1980. Le reste sera très probablement remboursé avant 1985.

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

- 100 millions de francs ont été versés à la SNECMA au titre de sa participation à la production du moteur CF 6-50 de l'Airbus. Les remboursements s'élèvent à 6,8 millions à fin juin 1980.

Si l'aspect « rentabilité budgétaire » du programme AIRBUS devait être évoqué (car il n'est pas courant que l'Etat puisse percevoir la contrepartie des avances dites remboursables), il doit cependant être relativisé au regard du bilan économique et scientifique : les incidences directes ou indirectes de ce programme sur l'activité économique, l'emploi, la balance commerciale et la recherche ont été extrêmement bénéfiques et on peut raisonnablement espérer qu'ils s'amplifieront au cours des prochaines années.

2° Perspectives :

S'il n'existe pas sur le marché d'appareils de caractéristiques analogues aux A 300, l'Airbus A 310 possède par contre un concurrent direct, le Boeing 767, dont les livraisons devraient commencer vers le milieu de l'année 1982 (L'A 310 ne sera livré qu'au début de 1983). A la mi-juillet 1980, les commandes fermes s'établissaient ainsi :

- Boeing 767 : 152

- Airbus A 310 : 65

Le budget 1981 ne comporte plus de crédits pour le programme Super-Puma (15,6 millions en 1980). Cet hélicoptère bi-turbine de la catégorie des 5/10 tonnes doit remplacer le SA 330 Puma dont il est dérivé ; les prévisions de vente portent sur 700 appareils en quinze ans.

2° L'aide aux fabricants d'équipements de bord :

Les autorisations de programmes sont passées de 25 millions de francs en 1979 à 36 en 1980 et une inscription de 40 millions de francs est demandée dans le projet de budget pour 1981.

Il existe de nombreuses sociétés d'équipements aéronautiques en France et les principaux (Messier, Intertechnique, Jaeger notamment) ont réussi, face à une concurrence sévère, à obtenir divers contrats chez Boeing. Mais le principal marché civil des équipementiers français reste le programme Airbus où leur part représente environ 50%. La qualité des recherches pour les équipements de pilotage, les instruments de bord, les équipements radio-électriques...conditionne donc le renforcement de leur compétitivité.

3° Etudes de base d'aéronefs avancés :

Au titre de ces études, destinées à préparer et orienter les décisions relatives aux programmes, il sera mené d'une part des études d'environnement économique et commercial ou des études de marchés, et d'autre part des études par l'Aérospatiale du concept d'avion de transport régional (AS 35) de 30 à 40 places.

L'entrée en service de ce nouvel avion pourrait avoir lieu en 1985. Un accord préliminaire a été signé au début de l'année entre la SNIAS et AERITALIA pour étudier la possibilité de développer en commun ce projet dont l'aboutissement dépend des contacts pris avec les compagnies aériennes.

4° Les crédits pour l'aviation légère

Les autorisations de programmes passent de 6 à 4 millions de francs de 1980 à 1981, les crédits de paiements restant stables à 5 millions de francs.

L'Administration justifie cette réduction par les médiocres perspectives dans les domaines des moteurs et des planeurs.

Deuxième du monde, la production française est cependant faible par rapport à celle des Etats-Unis et elle est vendue principalement sur le marché européen ; la part prise sur le marché français atteint 75%.

Toutefois, il est à craindre que cette part n'aille en diminuant au cours des prochaines années si des mesures ne sont pas prises pour soutenir l'activité des entreprises concernées et leur permettre de trouver de nouveaux débouchés.



Au cours de ce chapitre, il est apparu que l'aide de l'Etat était importante pour les nombreux programmes dans lesquels la construction aéronautique française est engagée. Les dépenses d'études et de recherche sont importantes et cette aide conditionne la compétitivité d'une industrie où le progrès technique est rapide.

Les seuils de rentabilité étant élevés, l'aide de l'Etat demeure indispensable. La coopération internationale, compte tenu de l'étroitesse des marchés et de la concurrence sévère exercée par les constructeurs américains, constitue la seule voie raisonnable pour de nombreux programmes.

Pour ces raisons, votre rapporteur attire l'attention sur l'intérêt qu'il y aurait à prendre, sans trop tarder, des décisions pour le lancement effectif de nouveaux programmes afin de conforter le développement de cette industrie de pointe.

CHAPITRE IV LES AEROPORTS

La France possède aujourd'hui un réseau d'aéroports très diversifié, offrant une gamme variée de services exigée par l'aviation commerciale, de voyage et de tourisme.

Les aéroports ont subi des mutations profondes au cours des dernières années pour s'adapter aux besoins nouveaux que suscitait le développement du transport aérien.

Actuellement, le réseau des aéroports de métropole comprend :

- les aérodromes dépendant d'Aéroport de Paris ;**
- l'aéroport « binational » de Bâle-Mulhouse ;**
- cinq grands aéroports classés d'intérêt national (Marseille, Nice, Lyon, Toulouse, Bordeaux) ;**
- neuf aéroports de taille moyenne (dont trois classés d'intérêt national) recevant entre 0,15 et 0,5 million de passagers par an ;**
- seize aéroports de taille intermédiaire recevant 60 000 à 150 000 passagers par an et classés d'intérêt régional ;**
- cinquante petits aéroports qui reçoivent des lignes régionales ;**
- vingt-cinq aérodromes de voyage ne recevant aucune ligne régulière permanente ;**
- les aérodromes d'aviation légère, au nombre de 280 (dont une centaine sont exploités en régie par l'Etat qui en est propriétaire).**

Outre-mer, l'Etat est responsable des aérodromes « d'intérêt général », nécessaires aux liaisons des départements et territoires avec la métropole, au nombre de 14.

Les problèmes les plus importants concernant les aéroports sont d'ordre financier ou concernent l'environnement.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que la création ou le développement d'un aérodrome a souvent été dicté par des considérations touchant à l'aménagement du territoire, l'aéroport constituant le moyen le plus économique de désenclavement d'une région en l'absence de moyens de communications terrestres adaptés.

En particulier un jugement de nature uniquement financière est insuffisant : un aéroport et la ligne aérienne qui le dessert ou un aérodrome de voyage, quoique déficitaires, peuvent être indispensables à la survie économique d'une région et rentables pour la collectivité si l'on tient compte des avantages indirects qu'ils procurent, même si cette rentabilité est difficilement mesurable.

Ces principes étant rappelés, les observations qui suivent porteront sur les perspectives ouvertes par le projet de budget pour 1981 qui traduit dans une certaine mesure un désengagement financier de l'Etat.

I. - EVOLUTION DES CREDITS BUDGETAIRES

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

Les dépenses ordinaires passent de 180,9 à 193,3 millions de francs (+ 7,4 %) : cela résulte d'une progression des moyens des services de 10,9 % et d'une forte réduction des crédits d'intervention (41,1 %) en partie pour des raisons d'imputation comptable.

Les autorisations de programme demandées pour 1981 s'établissent à 106 millions de francs, en retrait d'environ 20 % sur le budget 1980.

1° Les moyens financiers consacrés aux bases aériennes

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des crédits pour les bases aériennes.

**Evolution du budget des bases aériennes
(en milliers de francs)**

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1979	1980	1981	1979	1980	1981
<u>Etudes</u>	1 651	1 651	1 320	2 690	1 650	1 000
<u>Equipement des plates-formes aéroportuaires</u>	78 335	116 135	82 908	132 500	90 300	69 000
dont						
- aérodromes d'intérêt général	29 400	74 400	51 998	69 780	53 900	42 000
- aérodromes d'outre-mer	19 635	18 835	16 960	26 800	20 300	17 000
- aérodromes d'intérêt régional	14 500	10 800	10 800	24 130	6 000	5 000
- mesures de sécurité en métropole	4 600	3 100	-	4 090	3 000	500
- mesures de sécurité outre-mer	1 000	1 000	-	700	600	500
- logements familiaux outre-mer	9 200	8 000	3 150	7 000	6 500	4 000
<u>Subventions</u>	6 000	5 500	4 400	7 850	7 375	3 600
TOTAL	85 986 *****	123 896 *****	88 628 *****	143 040 *****	99 325 *****	73 600 *****

La diminution des crédits (- 22 % en autorisations de programme et - 26 % en crédits de paiement) trouve son origine dans les mesures nouvelles qui sont proposées dans le projet de budget.

2° Les principales mesures nouvelles

Elles traduisent un désengagement financier de l'Etat. Les principales économies portent :

- sur les dépenses de sûreté sur les aérodromes ;
- les investissements exécutés par l'Etat.

a) Les dépenses de sûreté :

La mesure de débudgétisation porte sur un total de 15 millions de francs (soit 9 millions en investissements et 6 millions en fonctionnement) et concerne l'ensemble des crédits du budget consacrés à la sûreté sur les aérodromes français.

Les dépenses précédemment couvertes par ces crédits concernaient pour 4 millions de francs le matériel de sûreté (portiques de détection...) et pour 11 millions de francs les dépenses de casernement afférentes à la gendarmerie du transport aérien.

Des ressources de remplacement seront toutefois dégagées par l'institution d'une redevance de sûreté qui sera affectée au ministère par fonds de concours. Compte tenu de la faiblesse des crédits qui étaient inscrits au budget au regard de l'importance des besoins à satisfaire, le taux de la redevance serait fixé de façon à procurer des ressources supérieures. L'incidence de cette mesure sur les tarifs aériens pourrait être de l'ordre de 1 à 2 francs par passager transporté.

b) Les subventions aux aéroports :

- la participation de l'Etat au déficit des aérodromes secondaires gérés par Aéroport de Paris est supprimée dans le projet de budget pour 1981 (- 2,8 millions de francs) ;

- la subvention pour l'aéroport national de Bâle-Mulhouse est reconduite en francs courants (984 500 francs). Elle représente la contribution du gouvernement français aux frais de navigation aérienne générale ;

- à la suite des observations de la Cour des comptes, une mesure d'ordre intervient et propose une imputation budgétaire différente des dépenses faites par Aéroport de Paris pour le compte des administrations publiques pour 8,3 millions de francs.

Aucune subvention n'est inscrite pour les aéroports autres que Bâle-Mulhouse mais un crédit figure cependant au chapitre 45-26 « Aéroports-Subventions d'exploitation » pour un montant de 6,1 millions : il s'agit de la participation financière du ministère des transports, égale à 50 % du coût du renforcement de la desserte aérienne internationale de Strasbourg avec les principales villes européennes.

L'Etat, par contrat triannuel signé le 12 février 1980, s'est engagé à maintenir son soutien financier (mis en place en 1979) aux collectivités locales pour cette desserte aérienne internationale déficitaire, et à renforcer les services aériens qui la constituent. Il a ainsi été décidé que la participation de l'Etat à la couverture du déficit des liaisons régulières serait poursuivie à hauteur de 66 % pendant les années 1980, 1981 et 1982 et que des vols supplémentaires spéciaux seraient programmés pendant les sessions de l'Assemblée européenne, l'Etat prenant à sa charge la totalité du déficit de ces services supplémentaires.

La subvention de l'Etat étant destinée à des compagnies aériennes (et en fait à Air France), l'inscription budgétaire à un chapitre de subventions aux aéroports n'apparaît pas judicieuse même si, formellement, l'aide est attribuée à l'Aéroport ou à la ville de Strasbourg.

c) La limitation des investissements financés par l'Etat

L'Etat, s'appuyant sur les transformations profondes des aéroports français au cours des dernières années pour s'adapter aux besoins nouveaux qu'a suscités le développement du transport aérien, limite désormais ses interventions au maintien du patrimoine et du potentiel actuels (sauf pour l'opération d'extension sud de l'aéroport de Nice).

La réduction des crédits budgétaires destinés à l'équipement des plates formes aéroportuaires conduit donc à penser que les adaptations indispensables des petits aéroports régionaux et locaux à l'évolution du trafic aérien devront essentiellement être financées par les gestionnaires et les collectivités locales. Il est d'ailleurs envisagé de réviser les cahiers des charges afin d'opérer une nouvelle répartition des responsabilités respectives de l'Etat et des gestionnaires.

d) Les conséquences pour les aéroports de province

Les derniers chiffres disponibles sur la situation financière des aéroports de province portent sur l'année 1978.

Ils permettent toutefois de prendre la mesure des difficultés rencontrées et des lourdes charges qui sont assumées par les organismes consulaires et les collectivités locales.

Malgré une décélération de la progression des charges d'exploitation, la situation financière des aéroports n'est pas saine :

- plus de la moitié des investissements sont financés par recours à l'emprunt ;

- le poids de l'endettement est très important : en moyenne de 28 % par rapport au chiffre d'affaires, il peut atteindre 64 % pour les petits aéroports ;

- la marge nette d'autofinancement se détériore et l'équilibre ne peut être atteint que par des subventions des collectivités locales et des chambres de commerce et d'industrie.

Il faut par ailleurs souligner qu'une des raisons de la dégradation constatée résulte du plafonnement de l'augmentation des redevances aéroportuaires depuis 1974.

Rappelant les observations présentées au début de ce chapitre sur les rapports entre l'existence d'aéroports et l'aménagement du territoire, votre rapporteur considère ces constatations comme très préoccupantes.

II. - LES OPERATIONS FINANCEES SUR LE BUDGET 1981

Sur un montant total de 82,9 millions de francs, 42 millions sont prévus pour l'extension sud de l'aéroport de Nice (soit la moitié de l'enveloppe).

1° L'aéroport Nice-Côte d'Azur

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

Le sinistre survenu en octobre 1979 a conduit à interrompre les travaux et une mission d'inspection interdisciplinaire a été chargée d'enquêter sur les causes du sinistre. Ses conclusions devraient être déposées avant la fin de l'année.

Le coût total de l'opération qui était évalué, en octobre 1979, à 430 millions de francs, devait se répartir de la façon suivante : 35 % Etat, 35 % collectivités locales (ville de Nice et département), 30 % Chambre de commerce et d'industrie des Alpes maritimes.

En attendant les conclusions des études en cours, l'hypothèse du lancement en 1981 de la construction de la piste et des voies de circulation a été retenue.

2° Autres opérations

Dix millions de francs sont prévus pour les équipements d'infrastructures des aérodromes d'intérêt national autres que Nice. Les principales opérations retenues concernent Toulouse-Blagnac (acquisitions foncières), Lille (réfection de la voie de circulation).

Les équipements d'infrastructure des aérodromes d'intérêt national outre-mer font l'objet d'une autorisation de programme de 17 millions de francs pour des acquisitions de terrain, des constructions et du gros matériel technique.

III. - AEROPORT DE PARIS

L'importance d'Aéroport de Paris dans l'équipement aéroportuaire français est considérable et, pour l'essentiel, les investissements qui seront réalisés au cours des prochaines années seront financés par l'établissement.

Par ailleurs, Aéroport de Paris exerce sur la vie économique de la Région Ile-de-France un poids important.

1° Place d'Aéroport de Paris dans la vie économique de la Région

Le trafic traité sur la place aéroportuaire de Paris représente 60 % du trafic de passagers et 80 % du trafic de fret de l'ensemble du transport aérien en France. Le trafic de passagers est constitué pour 40 % par les habitants de la région qui sont les premiers bénéficiaires des larges possibilités de déplacements offertes par les aéroports parisiens.

Les résidents étrangers transitant dans la région parisienne par voie aérienne (40 % du trafic) y dépensent plus de 5 milliards de francs et contribuent à eux seuls à 17 % du chiffre d'affaires du secteur « hôtel-restaurant ».

La contribution du projet d'aérogare n° 2 de Roissy à l'emploi en région Ile-de-France au cours des cinq prochaines années peut être évaluée à environ 6 % des créations d'emplois tertiaires.

2° Le programme d'investissement

Pour la période 1980-1984, Aéroport de Paris prévoit de dépenser pour le développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle une somme d'environ 2,1 milliards de francs (francs 1980, hors TVA).

Le projet le plus important est la mise en service de l'aérogare n° 2 construite par module d'une capacité unitaire de 5 millions de passagers par

an. La mise en service des trois premiers modules, initialement prévue pour 1981, 1982 et 1984, a fait l'objet d'un nouvel échéancier pour tenir compte de l'évolution défavorable du trafic aérien.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des investissements de 1978 à 1982.

Dépenses d'investissements

En millions de francs
courants hors TVA.

	1978	1979	1980 B.P.	1981 A.P.
	réalisations		prévisions	
I - PARIS-CHARLES-DE-GAULLE :				
Acquisitions immobilières et opérations préliminaires :	-	-	0,2	0,2
Voirie.....	2,0	15,8	113,8	84,7
Réseaux.....	6,0	13,7	21,3	38,8
Infrastructure.....	4,7	26,7	92,6	113,7
Bâtiments, équipements.....	86,8	219,8	285,1 (1)	481,7 (4)
Autres opérations.....	-	-	-	2,9
Total I.....	99,5	276,0	513,0 (1)	722,0 (4)
II - PARIS-ORLY.....	28,9	33,6	52,0	64,0 (5)
IV et V - Aérodrômes d'aviation de voyage et d'aviation légère :				
PARIS-LE BOURGET.....	2,0	4,0	5,6	6,6
Autres aérodrômes et héli- ports.....	6,0	6,8		
VI - Opérations communes.....	22,7	23,4	32,4	35,4 (6)
Total I à VI (travaux et aquisitions).....	159,1	343,8	603,0 (1)	828,0
II - Frais d'études et de sur- veillance.....	39,6	61,0	73,0 (2)	77,0 (7)
III - Prêts, avances et partici- pations.....	10,2	5,4	6,5	7,0
Total Général.....	208,7	410,2	682,5 (3)	912,0 (8)

(1) - 51 M.F. après report de la mise en service du 3^e module

(2) - 6 M.F. après report de la mise en service du 3^e module

(3) - 57 M.F. : incidence totale en 1980 du report

(4) - 133,3 M.F. après report du 3^e module

(5) - 5,6 M.F. après report du 3^e module

(6) - 29,2 M.F. au titre de la provision pour opérations complémentaires
(+ 10 M.F.) et pour révision des hypothèses d'érosion moné-
taire (+ 19,2 M.F.).

(7) - 4,3 M.F. après report du 3^e module

(8) - 114,0 M.F. incidence totale en 1981 du report

3° Le financement

Il est récapitulé dans la tableau ci-dessous.

Financement

(en millions de francs hors TVA)

	1978	1979	1980 après report du 3° module	1981 après report du 3° module
I - BESOINS -				
A. Investissements -				
Programmes nouveaux hors TVA	208,7	410,2	625,5	798,0
B. Remboursements d'emprunts.....	122,7	161,0	126,1	124,7
C. Autres besoins.....	-	-	-	-
Total I.....	331,4	571,2	751,6	922,7
II - RESSOURCES -				
A. Réinvestissement d'exploita- tion.....	220,2	274,7	285,0	275,0
B. Ressources à caractère définitif.....	47,3	7,2	56,9	6,0
C. Emprunts à long terme.....	30,0	286,6	409,7	641,7
D. Trésorerie.....	33,9	2,7	-	-
Total II.....	331,4	571,2	751,6	922,7

Ce tableau fait apparaître une grave détérioration de la situation financière d'Aéroport de Paris, qui ne peut compter en 1981 que sur un prêt du FDES de 40 millions de francs.

A cet égard, il convient de rappeler que les conditions de financement de l'Aérogare n° 1 de Roissy avaient également été profondément malsaines et avaient conduit au recours à des mesures d'allègement des charges financières au cours des années 1974 à 1976 (réduction du taux d'intérêt de la dotation en capital, différé de paiement des intérêts du FDES).

L'absence d'un financement équilibré pour les investissements envisagés présente deux risques :

- une remise en cause du rétablissement opéré par les efforts (tardifs) de l'Etat et une gestion rigoureuse ;

- un accroissement trop important des redevances d'atterrissage qui ne manquerait pas de détériorer la compétitivité des aéroports parisiens par rapport à leurs proches concurrents européens et de provoquer une augmentation des coûts des entreprises françaises de transport aérien qui seraient les plus touchées par cette mesure.



L'examen du projet de budget pour 1981 en ce qui concerne les aéroports traduit un désengagement certain de l'Etat. On comprend que dans une conjoncture difficile, l'Etat ait le désir de transférer certaines charges mais cette opération trouve deux limites :

- celle des capacités financières des gestionnaires des aéroports qui ne semblent pas aptes à assumer ce transfert de charges :

- celle d'éviter une détérioration de la compétitivité des aéroports français et des entreprises de transport aérien.

En tout état de cause, un lien aurait dû être établi entre la libéralisation de fixation des redevances et le désengagement financier de l'Etat, qui ne devrait être que progressif en raison des risques qu'il présente.

CHAPITRE V LA SECURITE AERIENNE

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

Le projet de budget pour 1981 traduit un effort sensible pour augmenter les moyens consacrés à la navigation aérienne en route ; par contre, en ce qui concerne les équipements des aéroports pour l'approche et l'atterrissage, l'évolution constatée pour le financement des aéroports se retrouve : diminution des crédits, signifiant implicitement transfert de charge vers les gestionnaires ou les collectivités locales.

I. - LA NAVIGATION AERIENNE

1° Evolution globale des crédits (1)

(1) Rappel : le Service de la navigation aérienne a procuré 310,2 millions de francs de recettes au Trésor français en 1979. En effet, le système de perception des redevances en route auquel la France est partie a pour objectif de mettre progressivement à la charge des usagers les coûts des services et des installations qu'ils utilisent.

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des crédits affectés à la navigation aérienne depuis 1979.

Coût budgétaire de la navigation aérienne

CREDITS DE PAIEMENT	1979	1980	1981	Variation en %	
	(en millions de francs)			1980/1979	1981/1980
I. Fonctionnement	545,3	608,5	726,7	+ 12	+ 19,4
- Dépenses de personnel	438,8	486,6	570,3	+ 11	+ 17,2
- Dépenses de matériel	106,5	121,9	156,4	+ 14,5	+ 28,3
II. Equipement	125,9	156,-	158,2	+ 23,9	+ 1,4
TOTAL I + II	671,2	764,5	884,9	+ 13,9	+ 15,7
III. Recherche	12,-	13,-	15,-		
IV. Autorisations de programmes					
- Equipement	129,-	139,5	191,5	+ 8,1	+ 37,3
- Recherche	15,-	15,-	15,-	-	-

L'effort important au profit de la navigation aérienne est d'autant plus significatif qu'il s'inscrit dans un contexte de reconduction, de stabilité ou de réduction des autorisations budgétaires affectées aux autres actions du ministère des Transports en matière d'aviation civile.

2° Les principales mesures nouvelles

a) Au titre des dépenses ordinaires, la mesure principale est constituée par la création de 90 emplois techniques et 10 emplois administratifs justifiés par le développement des centres régionaux de la navigation aérienne.

De plus, il est prévu la transformation de 195 emplois.

Compte tenu de ces mesures, l'augmentation du potentiel budgétaire en personnels de tous corps a été d'environ 11 % (1) depuis 1975. Dans le même temps, le trafic contrôlé par les centres a progressé de 16 %.

b) Au titre des dépenses d'équipement, les crédits (170,9 millions de francs en 1981 pour la circulation aérienne en route, soit une progression de 43,8 %) serviront à des actions de renouvellement du matériel, d'amélioration des outils de contrôle et à augmenter la capacité de contrôle.

L'opération principale reste la poursuite de la construction et de l'installation du cinquième centre régional de la navigation aérienne de Reims qui devrait être opérationnel en 1983. Son coût total est évalué à 206 millions (francs 1980), 40,6 millions d'autorisations de programmes sont inscrits au budget 1981 et il ne restera plus à prévoir qu'une quarantaine de millions au cours des années 1982-1983.

Les autres centres bénéficieront de 41,3 millions d'autorisations de programmes, affectées principalement à des constructions (23 millions) et à des équipements techniques (18 millions).

En ce qui concerne les matériels, de opérations de renouvellement de systèmes de technologie périmée seront poursuivies ou entreprises :

- renouvellement sur 4 à 5 ans des matériels de visualisation radar pour un coût annuel de 13 à 17 millions de francs ;

- renouvellement sur 3 à 4 années du parc de machines téléimprimeurs assurant l'acheminement des messages de coordination, d'information et de sécurité aérienne (10 millions en 1981).

- poursuite du programme d'amélioration des liaisons radiotéléphoniques air-sol (11,7 millions en 1981) ;

- poursuite du renouvellement des stations d'aides à la navigation sur deux ou trois années (12 millions en 1981) ;

(1) Ce chiffre devrait être diminué à 8 % pour tenir compte de la réduction de la durée du travail de ces personnels.

- remplacement du système CAUTRA 3 (système informatique de traitement des informations nécessaires au contrôleur) par le système CAUTRA 4. Cette opération, amorcée en 1977, se poursuivra jusqu'en 1985 et 20 millions sont prévus au budget 1981.

L'effort en faveur de la navigation aérienne prévu dans le projet de budget 1981 est important et devra être poursuivi pendant plusieurs années.

Parallèlement à ces mesures qui étaient devenues indispensables, votre rapporteur pense que des actions devront également être entreprises pour :

- assurer une coexistence plus harmonieuse entre aviation légère (« vols à vue ») et aviation commerciale (« vols aux instruments ») et une meilleure coordination des utilisations de l'espace aérien pour les besoins militaires et civils ;
- améliorer l'écoulement et la fluidité du trafic aérien en Europe.

Un signe encourageant est donné par le nombre d'Airmiss (incidents graves de contrôle retenus après enquête) qui est passé de 4,81 pour 100 000 mouvements en 1977 à 3,02 en 1979.

II. - FORMATION AERONAUTIQUE ET CONTROLE TECHNIQUE

De toute évidence, la qualité de la formation aéronautique et du contrôle technique dans tous les domaines constitue un facteur important de la sécurité aérienne.

Après une présentation générale des crédits affectés à ces actions, deux questions seront évoquées : celle du contrôle technique des aéronefs et celle de l'aide aux associations pour la formation de pilotes privés.

1° Evolution des crédits

Elle est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1980	1981	Variation en %
	(millions de francs)		
Dépenses ordinaires	117	125,2	+ 7
Autorisations de programmes	16,4	13,1	- 20 %

Les moyens des services apparaissent strictement calculés et les autorisations de programme pour les études pour le contrôle technique et aéronautique diminuent fortement.

2° Le contrôle technique des aéronefs

Les contrôles techniques des aéronefs participent largement à la sécurité aérienne. Dans le processus qui aboutit à l'autorisation de vol d'un nouvel avion, l'opération de certification revêt une importance considérable et elle doit s'accompagner d'un « suivi ». Or il apparaît que les services du ministère chargés de cette opération ne comportent qu'un nombre de personnels insuffisant. **Compte tenu des conséquences que cette insuffisance pourrait entraîner en cas « d'incident », il est impératif que des mesures soient prises pour créer les 4 à 5 emplois nécessaires.**

3° L'aide aux associations

Les accidents de l'aviation privée ont fortement progressé au cours de ces dernières années (100 morts en 1979). Un moyen, semble-t-il, d'enrayer cette progression pourrait consister à accorder des moyens à certaines associations assurant la formation de pilotes privés.

Les raisons qui avaient conduit en 1980 à diminuer les crédits de 2 millions de francs pour ramener la dotation à 8,9 millions de francs ne manquent pas de fondement.

La nouvelle réduction opérée dans le budget pour 1981 ramenant la dotation à 8,3 millions de francs (- 7 % par rapport à 1980) n'est cependant que virtuelle puisque des mesures réglementaires avaient déjà procédé à une réduction d'une ampleur équivalente sur le budget 1980.

Toutefois, il convient d'observer que les crédits pour la formation des jeunes et la participation de l'Etat aux frais de contrôle des aéronefs sont stables en francs courants depuis 1979 (respectivement à 4,6 et 1,1 millions de francs).

Au cours de la deuxième délibération à l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, de majorer de 3 millions de francs les crédits du chapitre 43-29, « subventions divers », afin de favoriser la pratique de l'aviation légère.

En conséquence, les crédits passent de 8,3 millions de francs à 11,3 millions de francs et sont, approximativement, rétablis au niveau qu'ils avaient atteint en 1979.

Il s'agit là d'une mesure importante qui devrait contribuer à renforcer la sécurité de l'aviation privée.

CHAPITRE VI LA METEOROLOGIE

La sécurité des personnes, des circulations aérienne, maritime et terrestre, la protection dans divers secteurs de l'économie (agriculture et pêche, par exemple) constituent quelques-unes des missions essentielles de la météorologie.

Le nombre des renseignements fournis aux usagers augmente d'année en année.

Les programmes pour 1981 ont pour objectif d'assurer la continuité des actions de recherche fondamentale et appliquée, l'amélioration des informations destinées aux usagers et la rénovation des moyens ; mais en ce domaine, également, le projet de budget manifeste une rigueur certaine.

Une participation financière du ministère des Transports est prévue pour le développement du satellite météorologique européen METEOSAT (29 millions de francs) et les travaux en vue du transfert à Toulouse, à la fin 1982, de l'Ecole nationale de la météorologie et de l'Etablissement d'études et de recherches seront poursuivis.

1° Evolution des crédits

Evolution du budget de la météorologie

	1980 (en millions de F)	1981	Variation (en %)
- Personnel	231,3	262	+ 13,4
- Fonctionnement	82,5	87,7	+ 6,3
- Subvention	0,7	0,7	-
	-----	-----	-----
Total dépenses ordinaires	314,5	350,4	+ 11,4
Autorisations de programmes	99,5	112,5	
dont :			
- Transfert à Toulouse	29,2	23,3	
- Météostat	7,2	29	

Le projet de budget pour 1981 de la météorologie est un budget de simple reconduction pour les dépenses de fonctionnement qui assurent la poursuite des actions permanentes de l'Etat en ce domaine ; deux emplois d'agent contractuel à statut CNRS sont cependant créés au titre de la recherche scientifique et technique.

La modernisation du réseau météorologique sera poursuivie par les renouvellements les plus urgents des moyens mis à la disposition des services et par la continuation de l'automatisation du réseau de télécommunication en métropole.

Enfin, il est prévu de commencer le remplacement des calculateurs du Centre de télécommunications météorologiques de Paris, en service depuis neuf ans et dont la maintenance ne pourrait plus être garantie au-delà de 1982.

2° Le transfert à Toulouse

Depuis 1973, date du début des études, des crédits ont été accordés chaque année à cette opération (soit un total de 220,9 millions de francs d'autorisations de programmes et de 101,7 millions de crédits de paiements en 1980).

Actuellement, la situation est la suivante :

- la première tranche de travaux lancée en 1977 (construction du restaurant et résidence des élèves) est achevée :

- les équipements nécessaires au fonctionnement des services sur le site sont sur le point d'être achevés :

- une deuxième tranche de travaux (bâtiments de l'école, laboratoires de recherche instrumentale, centrale d'énergie) commencera avant la fin de l'année.

Au-delà, la réalisation des phases suivantes (Service météorologique métropolitain, Centre technique et du matériel, Direction) demeure subordonnée à l'ouverture de dotations nouvelles.

En ce qui concerne les personnels pour lesquels le transfert occasionne des contraintes importantes, il est envisagé des mesures sociales spécifiques.

3° Le satellite METEOSAT

Le programme METEOSAT, satellite géostationnaire (à l'origine projet français), a été réalisé en tant que programme facultatif de l'Agence spatiale européenne. Le premier satellite mis en orbite en novembre 1977 a rempli avec un plein succès les missions prévues jusqu'en novembre 1979 (le

crédit de 7,2 millions de francs inscrit au budget 1980 constitue la quote-part du budget de la météorologie à la contribution française).

Le deuxième modèle de vol doit être lancé sur le troisième tir de qualification de la fusée ARIANE et marquera la fin de ce programme. Il se posait la question de savoir s'il convenait d'assurer, au-delà des trois années de durée de vie escomptée de ce deuxième satellite, le maintien en orbite d'un satellite au titre d'un programme opérationnel.

Le Conseil des ministres du 4 juin 1980 a décidé que la France contribuerait à un éventuel programme si une coopération européenne s'instituait. Des discussions sont en cours et le projet de budget a inscrit un crédit prévisionnel de 35 millions de francs (dont 29 figurent au budget de la météorologie) dans l'hypothèse retenue d'une participation au prorata du produit intérieur brut limitée à 25 % du coût total (bien que les retombées industrielles, tant pour le satellite que pour le lanceur, soient largement supérieures à ce chiffre pour la France).

L'intérêt économique, scientifique et technique des informations recueillies par un tel satellite pour la France, l'Europe et l'Afrique est évident et il est souhaitable que ce projet aboutisse.

Par ailleurs, le Conseil des ministres a décidé, tenant compte de l'intérêt des informations météorologiques pour diverses branches de l'économie, de faire modifier les pratiques actuelles en matière de recouvrement des coûts des prestations assurées par les services de la météorologie, afin que ces recouvrements se rapprochent plus des coûts réels.

Au cours de sa séance du 29 octobre 1980, tenue sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la Commission a approuvé le rapport et les observations de M. Raymond Marcellin, rapporteur spécial. (Voir « Examen en Commission », pages 6 et 7)

Au cours de ce débat auquel ont notamment participé M. Edouard Bonnefous, Président, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Michel Manet, Josy Moinet et M. Raymond Marcellin, La Commission a adopté les observations qui sont présentées au début de ce rapport (voir pages 4 et 5).

Sous réserve de ces observations, la Commission propose au Sénat d'adopter le projet de budget pour 1981 de l'Aviation Civile et de la Météorologie.