

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

**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 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Senateur,

*Rapporteur général*

TOME III

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

ANNEXE N° 21

**Équipement, Logement, Aménagement du territoire et Transports  
IV Transports  
2. AVIATION CIVILE  
4. METEOROLOGIE**

*Rapporteur spécial* - M Marcel FORTIER.

(1) Cette commission est composée de : MM Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Michel Durafour, Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, *vice-présidents* ; Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; Maurice Blin, *rapporteur général* ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Roger Chirnaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moynet, Jacques Mossion, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean François Pinat, Mlle Irma Rapuzzi, MM Joseph Raybaud, René Regnault, Robert Schwint, Henri Torre, André-Georges Voisin

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8<sup>e</sup> législ.), 363 et annexes, 395 (annexe n° 23), 397 (tome X), 400 (tome VIII) et T.A. 43

Sénat : 66 (1986-1987)

## SOMMAIRE

	Pages
<b>OBSERVATIONS DE LA COMMISSION</b> .....	4
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	5
<b>INTRODUCTION</b> .....	6
<b>CHAPITRE I. PRESENTATION DU PROJET DE BUDGET</b> .....	7
<i>A) Présentation générale</i> .....	7
<i>B) Principales mesures nouvelles</i> .....	8
<b>CHAPITRE II - OBSERVATIONS</b> .....	11
<b>I. Généralités</b> .....	11
<b>II. Transports aériens</b> .....	12
<i>A) Air France</i> .....	12
1) Air France confirme son redressement financier .....	12
<i>a) Résultats</i> .....	12
<i>b) Facteurs</i> .....	13
2) Dans une période décisive, Air France conserve certains facteurs de vulnérabilité .....	15
<i>a) Air France prépare une politique d'investissements ambitieuse</i> .....	15
<i>b) Une position de faiblesse relative : trafic et producti- vité</i> .....	16
<i>c) L'incertitude sur le cadre réglementaire</i> .....	17
<i>B) Air Inter</i> .....	18
1) Résultats .....	18
2) Observations .....	19
<b>III. Construction aéronautique</b> .....	20
<i>A) Présentation générale</i> .....	20
<i>B) Les avionneurs, Airbus et Aérospatiale</i> .....	21
1) La société Airbus Industrie .....	21
2) Les programmes en cours .....	23
3) La société Aérospatiale .....	23
4) Le demi succès de la participation des banques .....	25

<b>C) Le motoriste : la SNECMA</b> .....	26
1) des succès importants .....	26
2) Des éléments d'inquiétude .....	28
- les remboursements .....	28
- le plan d'action technologique .....	28
- le CFM 56-5 .....	28
<b>IV. Aéroports de Paris</b> .....	30
<b>V. Météorologie</b> .....	31
<b>CONCLUSION : La participation dans les sociétés aéronautiques</b> .....	33

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) La Commission considère qu'en dépit d'un déclin certain, justifié par l'achèvement du programme de construction aéronautique, le **budget** pour 1987 apparaît satisfaisant.

2) La Commission enregistre avec satisfaction qu'Air France confirme son **redressement** financier et se prépare dans de bonnes conditions financières au renouvellement de sa flotte dans les cinq prochaines années.

3) La Commission s'interroge sur le **cadre réglementaire**. Elle souhaite que la libéralisation du transport aérien soit prudente et contrôlée, et encourage l'organisation d'un véritable espace européen qui éviterait le pillage du marché communautaire par des compagnies extérieures.

4) La Commission encourage le contrôle de la situation du **personnel** navigant commercial, qui n'apparaît pas toujours pleinement maîtrisée.

5) La Commission regrette l'attitude exagérément réservée des banques à l'égard du programme **A.320** qui connaît un succès sans précédent dans la construction aéronautique européenne.

6) La Commission s'interroge sur la rentabilité du programme **CFM 56-5** et regrette que les dotations affectées au **Plan d'action technologique** n'aient pas été suffisamment abondées.

7) La Commission encourage une plus grande liberté de la gestion d'**Aéroports** de Paris et recommande vivement de s'attacher dans les meilleurs délais à régler le problème capital de liaisons avec le centre ville.

8) La Commission **propose** d'introduire la **participation** (l'actionnariat du personnel) dans les sociétés aéronautiques publiques.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 29 octobre 1986 sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission a procédé à l'examen du budget de l'Aviation civile et de la Météorologie (Equipement, Logement, Aménagement du territoire et Transports, IV-Transports, section 2, aviation civile et 4. Météorologie).

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a présenté les crédits et formulé des observations (voir rapport).

A l'issue de cet exposé, M. Jean-François Pintat a exprimé ses craintes sur les conséquences que pouvait avoir une excessive déréglementation tant sur les compagnies nationales que sur la sécurité aérienne. Il a également exprimé des doutes sur la rentabilité du projet CFM 56-5 compte tenu de la concurrence du V.2500 qui obtenait dès à présent un plus grand nombre de commandes pour motoriser l'Airbus A.320.

M. René Régnauld, évoquant le coût des lignes secondaires privées, a demandé si les pouvoirs publics envisageaient la formule d'une péréquation pour parvenir à une égalisation des tarifs aériens, au moins en métropole.

M. Christian Poncelet, président, a demandé si l'Etat contribuait au financement des aérodromes régionaux.

En réponse à M. Jean-François Pintat, M. Marcel Fortier a indiqué qu'il estimait que la déréglementation devait dans tous les cas être prudente et contrôlée et que le succès du moteur concurrent du CFM 56-5, le V.2500, n'était pas encore établi, car il ne présentait pas toutes les garanties; il a cependant reconnu que le pari du CFM 56-5 était difficile.

Répondant à M. René Régnauld, il s'est engagé à étudier le problème des lignes secondaires privées en 1987.

Répondant à M. Christian Poncelet, il a indiqué que l'Etat pouvait soutenir les initiatives locales de construction d'aéroports; les crédits transitant alors soit par le budget de l'Aménagement du territoire, soit par celui de l'Aviation civile, selon l'importance et l'intérêt de l'infrastructure.

La Commission a alors décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie pour 1987.

## INTRODUCTION

Le budget de l'Aviation civile pour 1987 doit être apprécié en tenant compte d'une triple dépendance.

Pour le **budget** proprement dit, dépendance à l'égard de l'effort général de maîtrise des dépenses et de réduction du déficit.

Pour les compagnies de **transport** aérien, dépendance à l'égard du trafic atlantique, affecté principalement par le niveau de la devise américaine.

Pour les **constructeurs**, dépendance à l'égard des parités monétaires et de l'effet de cycle, qui cette année limite les résultats : les commandes se sont fortement accrues, cependant les résultats, en terme de chiffre d'affaires, connaissent un tassement relatif, en raison du creux des commandes enregistrées en 1982 et 1983.

Les performances et perspectives restent satisfaisantes.

Le chiffre d'affaires de la construction aéronautique s'est élevé à 18,4 milliards de francs en 1985, soit + 3,3 %. 80 % sont réalisés à l'exportation.

Malgré le tassement prévisible des années 1986-1987, c'est-à-dire avant les premières livraisons de l'Airbus A.320, le marché reste important : 9000 avions toutes catégories d'ici la fin du siècle, soit un avion par jour pendant 20 ans.

## CHAPITRE I

### I. PRESENTATION DES CREDITS

#### A. PRESENTATION GENERALE

Le budget de l'Aviation civile, soit 4.195 millions de francs, représente 8,7 % du budget total des Transports qui se monte à 48 milliards de francs. Il est en diminution de 11 %.

Cette diminution doit cependant être appréciée sous réserve de deux observations :

- à structures constantes, c'est-à-dire hors transfert des crédits des bases aériennes (transférés aux services communs), la baisse est ramenée à 6 %;

- cette diminution fait suite à une augmentation sensible en 1986 (+ 9,4 %), justifiée par la montée en puissance des deux principaux programmes de construction aéronautique, l'Airbus A.320 et le CFM 56-5. Le stade de développement de ces programmes justifie une stabilisation des dépenses. Ainsi, les crédits de paiement des dépenses en capital diminuent de 1,7 % et les autorisations de programme de 17,5 %.

#### Budget de l'Aviation civile 1987. Présentation par nature de crédit.

Crédits	Montant (millions de francs)	Part dans le total des crédits	Variation 1987/1986 base sur base
<b>Dépenses ordinaires</b> .....			
Moyens de fonctionnement .....	1.642,2	39,1 %	- 18 %
Interventions (subventions au transport aérien) .....	14,8	0,4 %	- 88 %
Total dépenses ordinaires .....	1.657	39,5 %	- 22,2 %
<b>Dépenses en capital</b> (aides à la construction aéronautique) .....			
Crédits de paiement .....	2.538,6	60,5 %	- 1,7 %
Autorisations de programme .....	(2.319,9)	(100 %)	(- 16,7 %)
<b>Total</b> (dépenses ordinaires + crédits de paiement) .....	4.195,6	100 %	- 11 %

**Budget de l'Aviation civile 1987. Présentation par action (Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital)**

Actions	Crédits demandés pour 1987 (MF)	Part dans total des crédits	Variation 1987/1986 base sur base
22. Transport aérien .....	2,1	0,05 %	- 98 %
23. Construction aéronautique .....	2.427,3	57,9 %	- 1,7 %
24. Navigation aérienne .....	1.035,4	24,7 %	- 11,3 %
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage) .....	103	2,4 %	- 70 %
26. Formation aéronautique .....	174,9	4,2 %	+ 5,7 %
60. Administration générale .....	452,9	10,8 %	- 0,7 %
TOTAL AVIATION CIVILE .....	4.195,6	100 %	- 11 %

**B. MESURES NOUVELLES**

**1) Dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires se montent à 1.657 millions de francs, soit 39,5 % du total du budget. Elles régressent de 22,2 %. Cette diminution affecte tant les moyens de fonctionnement que les interventions publiques, marquées par la quasi extinction des subventions.

**a) Moyens de fonctionnement**

L'importante baisse (360 millions de francs, soit - 18 %) recouvre pour l'essentiel :

- une mesure de transfert : les personnels des bases aériennes sont transférés au budget Urbanisme-Logement-Services communs, ce qui représente un transfert de 1.971 emplois, soit 233 millions de francs (action 25.04.01).

- la quasi extinction de la subvention de fonctionnement du B.A.N.A., en raison de l'augmentation des ressources propres de ce budget : de 149 millions de francs en 1986 à 10 millions de francs en 1987 (action 24.16.02). 86 % du total des ressources du B.A.N.A. sont des ressources propres (principalement redevances de route et redevance pour services terminaux). Pour les seules dépenses d'exploitation, cette part est passée de 75 % à la création du B.A.N.A. à 99 % en 1987.

- des mesures touchant aux effectifs. Les règles de compression d'effectifs s'appliquent au budget de l'Aviation civile : 280 postes sont supprimés sur un total de 9.500 personnes. Le gain relatif qui en résulte est toutefois compensé par 130 transformations d'emplois (emplois d'officiers contrôleurs et électroniciens de la sécurité aérienne : mesure 24.14.02).

## **b) Interventions publiques**

1987 marque la quasi extinction des interventions publiques, qui passent de 128 millions de francs en 1986 à 14,8 millions de francs en 1987. Cette chute affecte principalement les subventions aux entreprises, qui passent de 114,5 millions de francs à 3,9 millions de francs, et les subventions à la formation aéronautique qui connaissent un nouveau déclin. Les subventions sont réparties comme suit :

- . Air France : la subvention pour l'amortissement du Concorde est supprimée, compte tenu de la situation financière de la Compagnie (102,1 millions de francs en 1986),

- . Air Inter : la subvention pour l'exploitation des Mercure est réduite à 2 millions de francs,

- . Air Saint-Pierre et Air Calédonie : les subventions aux compagnies des D.O.M.-T.O.M. sont transférées sur le budget de ce ministère (8,1 millions de francs en 1986),

- . aéroports : la subvention est reconduite (1,9 millions de francs),

- . formation aéronautique : l'infléchissement des crédits publics en faveur des aéroclubs (ch. 43.29, art. 80) se confirme : - 22 % en 1985, - 15 en 1986, - 20 % en 1987, soit 10,9 millions de francs.

## **2) Dépenses en capital**

99 % des dépenses en capital, soit 60 % du total du budget, sont des crédits de construction aéronautique, constitués pour l'essentiel d'avances remboursables en cas de succès. Ils sont profondément remaniés, en fonction :

- de la fin du développement de l'A.310-300 et de l'ATR.42,

- de la poursuite du développement de l'A.320 qui absorbe à lui seul près de la moitié des crédits (48,4 %) et du CFM 56-5 (16,4 % des crédits), moteur qui lui est associé, ainsi que du Falcon 900 (11,5 %),

- de la réalisation d'études tendant à élargir la famille Airbus (A.330 et A.340), (6 % des crédits),

- du déclin de certains programmes, tel le plan d'action technologique.

**DÉPENSES EN CAPITAL**  
**Crédit de construction aéronautique**

Chapitre	Article	Actions	Intitulés	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		CRÉDITS DE PAIEMENT			
				Dotations 1986	Demandées pour 1987	Dotations 1986	Demandés pour 1987		
							Services votés	Mesures nouvelles	Total
53.22			Programmes aéronautiques civils						
			— Etudes et développement						
	11	23	Concorde, — Développement .....	"	"	"	"	"	"
	12	23	Concorde, — Série .....	"	"	"	"	"	"
	13	23	Airbus .....	103.000	"	100 000	39.000	"	39 000
	15	23	Études et recherches de base .....	90.000	90.000	130.000	103.000	"	103 000
	16	23	A 320 .....	1.240.000	1.050.000	1.050.000	347.375	787.625	1 135 000
	17	23	Concorde, — Support en service .....	"	"	"	"	"	"
	18	23	Falcon 900 .....	275.000	250.000	250.000	25.000	225.000	250 000
	19	23	ATR 42 .....	75.000	"	90.000	12.000	"	12 000
	21	23	Dauphin .....	14.000	"	14.000	5.000	"	5 000
	22	23	Écureuil bimoteur .....	5.000	"	8.000	1.500	"	1.500
	23	23	Super Puma (rvalorisé) (nouveau) .....	"	80 000	"	"	65 000	65 000
	24	23	Écureuil monomoteur .....	10.000	2.000	6.000	"	"	"
	31	23	CFM 56 .....	525.000	355.000	503.000	114.628	265 372	380 000
	34	23	TM 333 .....	"	"	5.000	"	"	"
	35	23	TM 319 .....	10.000	1.500	11.000	3.000	1 500	4 500
	40	23	Investissements dans les établissements d'État .....	12.000	"	11.000	27.000	"	27 000
	51	23	Développements technologiques probatoires .....	124.000	97.300	115.000	124.440	22.860	147.300
	52	23	Plan d'action technologique moteurs civils .....	70.000	23.000	70.000	33.000	3 000	36.000
	60	23	Équipements de bord .....	90.000	83.000	90.000	58.291	34.709	93 000
	70	23	Aviation légère .....	9.000	5.000	8.000	5 000	"	5 000
	80	23	Avion nouveau, — Programmes Airbus (nouveau) .....	"	130.000	"	"	105.000	105 000
			TOTAUX .....	2.652.000	<b>2.166.800</b>	2.461.000	898.234	1.510.066	<b>2.408.300</b>

## CHAPITRE II : OBSERVATIONS

### I. GENERALITES

Le budget, et surtout les dépenses en capital, restent marqués par une forte irrégularité avec la succession quelque peu chaotique de phases de croissance et de déclin. Cette évolution heurtée est, en outre, accusée par des annulations en cours d'année, qui tendent toutefois à se réduire depuis 1985 (annulations de 25 % en 1982, 24 % en 1983, 12,6 % en 1984...).

#### Dépenses en capital du budget de l'Aviation civile (autorisations de programme, en millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Dotations L.F.I.....	1.640	2.450	3.220	2.725	2.189	2.786	2.320
Variation n/n-1 .....	-	+ 50 %	+ 31 %	- 16 %	- 9,7 %	+ 27,3 %	- 16,7 %

## II. TRANSPORT AERIEN

La conjoncture internationale du transport aérien est instable. 1985 a connu une croissance modérée (+ 5,2 %) mais plus faible que l'année précédente. 1986 s'annonce médiocre.

### A. AIR FRANCE

#### 1) Air France confirme son redressement financier

##### a) Résultats

● Le résultat global de la Compagnie est un bénéfice net de 728,9 millions de francs, soit environ 1,1 milliard avant impôts, en très nette amélioration par rapport à celui de 1984. L'excédent brut d'exploitation, et surtout le résultat courant avant impôt progressent sensiblement en raison notamment de la diminution des charges financières.

La capacité d'autofinancement, même en retrait pour 1984, reste élevée: 2.841 millions de francs, soit 9,3 % du chiffre d'affaires. Les investissements (2.182 millions de francs) et les remboursements d'emprunts ont été couverts à plus de 88 % par autofinancement.

#### Principaux résultats de la Compagnie Air France

	1984	1985	Variation 1985/1984
Chiffre d'affaires .....	27.643	30.286	+ 9,6 %
Excédent brut d'exploitation .....	3.937	4.121	+ 4,9 %
Résultat d'exploitation .....	1.651	2.051	+ 24 %
Résultat courant avant impôt .....	686	1.211	+ 76 %
Résultat net .....	533	729	+ 37 %

Les estimations pour 1986 font apparaître un certain tassement du trafic et des résultats, qui demeurent toutefois largement positifs.

● Deux résultats particuliers sont à noter :

- les neufs filiales d'Air France sont toutes bénéficiaires (+ 54 millions de francs au total, dont 16 millions de francs de bénéfice pour la seule société des hôtels Méridien);

- l'exploitation du **Concorde** a été satisfaisante en 1985. L'exploitation purement commerciale, avant amortissements et frais financiers, dégage des bénéfices non négligeables : 31 millions de francs en 1983, 66 millions de francs en 1984, 86 millions de francs en 1985. Les perspectives pour 1986 sont moins favorables. le résultat serait voisin de l'équilibre.

Ce bénéfice n'est que celui du « petit équilibre » avant amortissements et frais financiers, pris en charge par l'Etat jusqu'en 1986 (102 millions de francs). Aucune dotation n'est inscrite à ce titre en 1987.

Nota. Le coût total du programme Concorde, pour la seule part française, a été de 13 milliards de francs (francs courants) soit 40 milliards de francs (francs 1986).

**Résultats d'exploitation du Concorde (milliers de francs)**

	1983	1984	1985
Recettes .....	499.961	591.480	597.061
Dépenses .....	468.630	525.237	511.186
Total Compagnie (avant amortissements et charges financières) .....	+ 31.331	+ 66.243	+ 86.175
Amortissements et charges financières .....	- 159.939	- 140.322	- 126.528
Résultat .....	- 128.608	- 74.079	- 31.785
Contreparties de l'Etat .....	+ 159.939	+ 106.593	+ 76.159
Total net pour Air France .....	+ 31.331	+ 32.514	+ 44.375

**b) Facteurs**

Ces bons résultats viennent moins d'une amélioration des recettes, induite par un bon développement du fret (surtout en 1986) et l'augmentation des produits exceptionnels (indemnisation des assurances à la suite de l'accident survenu à un B.747 à Rio), que d'une contraction des dépenses à deux titres.

D'une part, le bon niveau d'autofinancement a permis une sensible contraction (- 12,9 %) des charges financières (886 millions de francs d'intérêts sur endettement, contre 954 millions de francs en 1984).

D'autre part, la baisse du prix des carburateurs et du taux de change du dollar restent essentiels pour les résultats 1986. Le poste carburant, qui constitue en 1985 plus du cinquième des dépenses, a diminué de 25 %.

#### Ventilation des dépenses (3 principaux postes)

	1984 (1 USD = 8,70 F)		1985 (1 USD = 9,07 F)		1986 (1 USD = 7,22 F)	
	MF	%	MF	%	MF	%
Carburant	5.059	21,3	5.125	21	3.802	16,2
Personnel navigant	3.104	13,4	3.467	14,2	3.578	15,2
Entretien	2.195	9,5	2.334	9,6	2.481	10,5

Par ailleurs, la Compagnie estime qu'une baisse de 10 centimes du dollar entraîne, toutes choses égales par ailleurs, une augmentation du bénéfice de + 30 millions de francs, après prise en compte des charges financières.

Cet effet mécanique doit, il est vrai, être atténué par les effets indirects sur les recettes, notamment sur les réseaux d'Atlantique nord.

**2) Dans une période décisive, Air France conserve certains facteurs de vulnérabilité.**

**a) Air France prépare une politique d'investissements ambitieuse :**  
28 avions au total dans les 5 ans (sur un total de 101 avions en 1985).

1986 : 6 avions : 2 A.310, 1 B.737, 3 B.747

1987 : 2 avions : 2 B.737

1988 : 6 avions : 1 A.310, 4 A.320, 1 B.747

1989 : 8 avions : 1 A.310, 6 A.320, 1 B.747

1990 : 6 avions : 6 A.320

Les A.310 et les B.737 ont pour but d'adapter le potentiel moyen courrier à l'évolution des trafics et des dessertes que ne manquera pas d'entraîner l'évolution du cadre concurrentiel.

Les A.320 sont destinés à remplacer les B.727 de la première génération.

Les B.747 correspondent à des projets d'expansion des capacités.

Ces investissements avions forment les 3/4 des investissements totaux qui comprennent aussi des investissements au sol, des investissements de capacité. Dans les premières années, l'engagement des dépenses est de 4 à 5 milliards de francs par an.

● Le financement des exercices 1986 et 1987 ne posera pas de problème particulier.

En 1986, l'autofinancement couvrira les 2/3 des dépenses, le solde étant couvert notamment par un emprunt obligatoire de 600 millions de francs (en juin 1986), afin de limiter le prélèvement sur les placements de trésorerie auquel il aurait été possible de procéder.

En 1987, l'autofinancement couvrira 95 % des dépenses.

La Cour des Comptes estime toutefois que « si en raison de l'abondante trésorerie, le financement ne devrait pas poser de problème majeur en 1986-1987, la compagnie devra ultérieurement faire appel à son actionnaire et recourir à d'autres procédés de financement qui pèseront sur ses résultats ».

## **b) une position de faiblesse relative : parts de trafic et productivité**

● La Compagnie n'est pas dans la meilleure position vis-à-vis de ses concurrents. Elle enregistre comme beaucoup d'autres compagnies européennes un déclin de ses parts de marché. Ainsi, « Les comparaisons de **trafic** témoignent d'une faiblesse persistante vis-à-vis de la concurrence qui se traduit par une érosion lente mais continue des parts de trafic des compagnies françaises sur les marchés internationaux. » (en particulier sur les trafics d'Atlantique Nord et d'Asie).

● Dans un récent rapport particulier consacré à la Compagnie, la Cour des Comptes évoque la **productivité** et la situation des personnels « *pour éviter une nouvelle dégradation de ses parts de marché, Air France n'aura d'autre ressource que d'accentuer ses efforts de productivité dans le domaine où (...) il lui reste la plus grande marge de progrès : celui des frais de personnel, qui représente plus de 30 % des charges d'exploitation. D'autre part, les accroissements d'effectifs devraient être limités au minimum exigé par l'expansion du trafic et par l'exploitation d'activités nouvelles (...). Enfin, Air France devra veiller à ce que la rémunération de ses agents -et spécialement du personnel navigant- ne constitue pas pour elle un handicap vis-à-vis de ses concurrents.* »

● La Commission s'est interrogée sur cette question. En vérité, la conclusion de la Cour, sans être contestable, doit être affinée par catégorie de personnel...

Les comparaisons internationales font apparaître que :

- pour le personnel au sol, la Compagnie est assez bien placée,
- pour le personnel navigant technique, il n'y a pas d'écart majeur ; en revanche...
- pour le personnel navigant commercial, la compétitivité d'Air France est assez nettement inférieure à celle d'autres compagnies.

**Dans ces conditions, la Commission encourage toute initiative de la Compagnie qui lui permettra d'assurer son exploitation dans des conditions de compétitivité comparables à celles de ses concurrents et regrette très vivement les mouvements de grève de certaines catégories de personnel qui s'inspirent parfois de façon excessive de considérations corporatistes.**

- La Commission s'interroge également sur une meilleure maîtrise de la **gestion**, qui permettrait d'améliorer à la marge la productivité.

- Il s'agit, en premier lieu, de l'exploitation du **Concorde** : la fin de la prise en charge par l'Etat de l'amortissement financier des appareils, signifie-t-elle que la Compagnie aura l'entière maîtrise de ses avions ?...

- Il s'agit, en second lieu, du développement préoccupant des **monopoles d'assistance sur les aéroports**. Il serait très souhaitable que l'Etat français intervienne pour faire cesser ces monopoles qui nuisent à la qualité et au coût du service.

Cette position de faiblesse est également entretenue par une grande incertitude sur le cadre réglementaire de la profession.

### c) L'incertitude sur la libéralisation du transport aérien :

Sans comporter, pour le moment, de conséquences dangereuses, la libéralisation du transport aérien est une donnée fondamentale pour les compagnies.

- Ce que certains appellent abusivement la « déréglementation » et qu'il vaut mieux appeler la libéralisation du transport aérien recouvre deux choses distinctes :

- la libéralisation du réseau Atlantique Nord. Elle résulte de l'accord du 7 juin 1986 entre la France et les Etats-Unis; chacun de ces pays s'est vu le droit de desservir de nouveaux points (San Francisco, Nice...).

- Le transport intra-européen. La Commission et le Parlement se sont prononcés pour une libéralisation progressive des transports aériens. Différents pays s'appêtent à conclure des accords d'assouplissement.

- Cette libéralisation appelle certaines remarques. La première est de bien poser les problèmes.

- Le problème n'est pas, ou n'est plus de savoir s'il y aura ou non une libéralisation car les choses sont claires : certains trafics sont d'ores et déjà largement « déréglementés » (exemple, Paris-Tel Aviv), et pour l'Europe, la libéralisation est d'ores et déjà en route. Le problème est de savoir comment elle se fera.

On sait déjà ce qu'elle ne sera pas : il n'y aura pas de déréglementation à l'américaine : l'état du marché en Europe, les multiples contrats bilatéraux, l'expérience américaine qui est loin d'être totalement positive nous mettent à l'abri d'une déréglementation anarchique, désordonnée.

Mais cette garantie est à elle seule insuffisante.

- La seconde est de savoir jusqu'où on peut aller ?

Dans un premier temps, le **nouveau partage des capacités 55-45** paraît adapté. Il serait, par exemple, anormal que sur des trafics que les compagnies nationales peuvent justement considérer comme naturels, d'autres compagnies prennent des parts de marché excessives (exemple, sur Paris-Tel Aviv, les compagnies américaines font mieux que les compagnies nationales française et israélienne réunies !...).

Par ailleurs, au-delà des relations contractuelles de libéralisation, est-il envisagé de créer un **véritable espace aérien européen** et quelles sont les mesures envisagées pour éviter le pillage du marché communautaire !... En d'autres termes, **y-a-t-il une véritable politique européenne ? C'est la question de fond de l'actuelle libéralisation.**

## **B. AIR INTER**

1) La situation d'Air Inter s'est sensiblement redressée : 10,6 millions de passagers transportés (dont 57 % ont bénéficié de réductions tarifaires). La marge brute d'autofinancement, capitale avant le renouvellement de la flotte connaît une évolution très favorable.

### **PRINCIPAUX RESULTATS D'AIR INTER**

	<b>1984</b>	<b>1985</b>	<b>1985/1984</b>	<b>Prévisions 1986</b>
Chiffre d'affaires .....	5 057 MF	5 684 MF	+ 12,4 %	6 150 MF
Marge brute d'autofinancement	391 MF	531 MF	+ 35 %	706 MF
Bénéfice après impôt .....	2,3 MF	64,7 MF	× par 28	95 MF

Plus encore que pour Air France, la Compagnie devrait bénéficier en 1986 de la poursuite de la baisse des carburateurs et de l'évolution favorable des parités monétaires (alors que la baisse du dollar joue fortement pour Air France en diminuant les recettes. Cet effet joue moins pour Air Inter).

Le poste carburant passera de 1,1 million de francs en 1984 et 1985 à 0,81 million de francs en 1986, soit respectivement 20,9 %, 19,7 % et 14,2 % des charges d'exploitation.

**2) Observations : La Commission reste attentive à :**

- à l'évolution des personnels : 1 367 personnes recrutées en 5 ans (1981-1985) pour atteindre 7 077 en 1985. En dépit d'un certain tassement des effectifs en 1985, les frais de personnel continuent de croître : 1,8 million de francs en 1984, 1,940 million de francs en 1985 (+ 7,8 %); 2,08 millions de francs en 1986 (+ 7,2 %);

- au trafic Paris-Lyon. En dépit d'efforts importants, la ligne (soit 432 636 passagers en 1985) est encore incertaine. L'évolution en 1985 reste défavorable (- 6,56 % par rapport à 1984), le coefficient de remplissage est l'un des plus mauvais (sinon le plus mauvais après la ligne Bordeaux-Marseille) de la Compagnie. La situation est toutefois en nette amélioration en 1986.

- au partage du trafic entre Air France et Air Inter, sur des lignes exploitées par les deux compagnies. La libéralisation du transport aérien européen pourrait avoir pour ce type de trafic des incidences importantes.

● **La prévision de résultat et de trafic sont très satisfaisantes, avec une croissance de passagers transportés de + 7,7 % en 1986 et + 6,2 % en 1987.**

La Commission note également avec satisfaction que la Compagnie Air Inter a engagé le processus qui aboutira à la mise en ligne, au printemps 1988, d'Airbus A 320 en équipage à deux, (c'est-à-dire dans les conditions qui ont présidé à la conception de l'appareil); en s'engageant toutefois à faire en sorte qu'il n'en résulte aucun préjudice pour les officiers mécaniciens navigants.

### III. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

#### *A. Présentation générale :*

Les crédits affectés à la construction aéronautique, soit 2 166 millions d'autorisations de programme et 2 408 millions de crédits de paiement représentent plus de la moitié du total du budget de l'aviation civile (60 %).

Les sociétés de construction aéronautique françaises connaissent pour certains de leurs programmes, notamment l'Airbus A 320 et le moteur C.F.M. 56 des succès importants : ainsi, la construction aéronautique civile a réalisé un chiffre d'affaires de 17,8 milliards de francs dont 80 % à l'exportation. Pour la première fois, la part des moteurs a dépassé celle des avions de transport.

Pourtant, leur situation n'est pas toujours assurée.

- En premier lieu, bien que l'année 1985 ait été, du point de vue des prises de commandes, une année exceptionnelle, elle s'est caractérisée globalement, en termes d'activité et de chiffre d'affaires, par une stagnation en volume par rapport à 1984. Cette situation résulte du creux des commandes enregistrées en 1982 et 1983. Les perspectives pour 1986 ne sont pas très favorables, à l'exception du secteur des moteurs, pour lequel de très nombreuses commandes de C.F.M. 56 ont été enregistrées au cours des deux dernières années.

- En second lieu, les résultats en chiffres d'affaires et la rentabilité des programmes sont sérieusement entamés par une formidable guerre des prix entre les principaux constructeurs et surtout par les variations des parités monétaires.

La forte baisse du dollar limite la marge de négociation avec les clients potentiels et affecte directement la rentabilité : le rang d'équilibre (600 avions pour le A.320 pour un dollar à 8 francs), se déplace de 100 unités quand le dollar baisse (ou augmente) de 1 franc...

## B. LES AVIONNEURS : AIRBUS ET AEROSPATIALE

### 1) La société Airbus industrie :

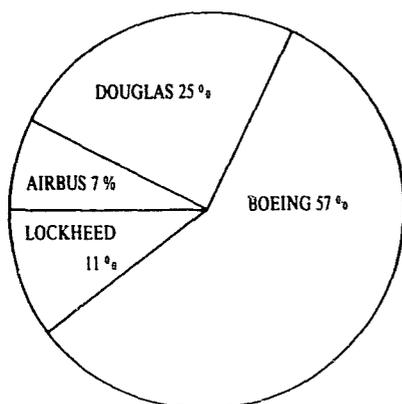
#### a) Airbus Industrie a d'ores et déjà réalisé une percée significative.

Airbus Industrie est un Groupement d'Intérêt Economique fondé en 1970. Associant à l'origine l'Aérospatiale et la société allemande Deutsche Airbus (DA) sur des bases paritaires, le G.I.E. a été étendu depuis à l'industriel espagnol CASA en 1972, puis à la firme britannique British Aerospace (BAe) en 1978 lors du lancement de l'Airbus A 310. Les parts de membre de chaque industriel dans le G.I.E. ainsi que les participations industrielles sont actuellement les suivantes :

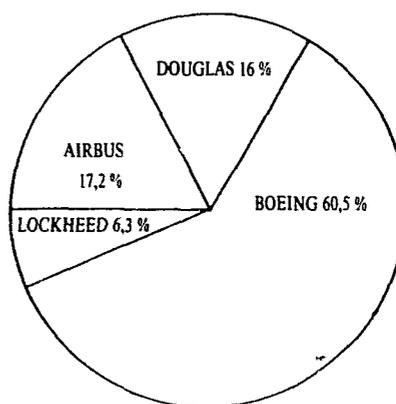
- Aérospatiale : 37,9 %
- D.A. : 37,9 %
- B.A.e : 20 %
- CASA : 4,2 %

Airbus Industrie a conquis une part significative du marché des avions de plus de 100 places au détriment de Mac Douglas et surtout de Lockheed, qui a cessé ses activités civiles, tandis que Boeing maintenait voire consolidait ses positions. Au cours des prochaines années, la part d'Airbus Industrie connaîtra un certain tassement, en attendant la mise en service de l'A 320 qui interviendra en 1988.

### REPARTITION DU MARCHÉ DES AVIONS DE PLUS DE 100 PLACES POURCENTAGE DU CHIFFRE D'AFFAIRES



Période 1974-1979



Période 1980-1985

**b) Airbus Industrie conserve cependant d'importants facteurs de vulnérabilité :**

1. Les résultats financiers sont incertains :

**Résultats d'Airbus Industrie (1)**

M\$ .....	1980	1981	1982	1983	1984
Chiffre d'affaires .....	1 403	1 523	2 114	1 671	2 582
Résultat annuel (pertes)...	-90	- 110	- 129	- 322	- 400

(1) Autant le chiffre d'affaires constitue un bon indicateur de l'activité, autant les résultats ne présentent qu'un caractère conventionnel, du fait des caractéristiques particulières des relations financières entre Airbus Industrie et ses membres.

2. Une importante dépendance à l'égard de grands contrats : exemple, **le contrat Pan Am.**

● **Le contrat Pan Am** représente, 8 ans après la vente de l'Airbus à Eastern Airlines, le deuxième succès enregistré par le consortium auprès d'une compagnie américaine majeure.

La commande, annoncée en septembre 1984 et confirmée en mai 1985, porte sur la livraison de 91 appareils :

- 25 A 310-300 (12 fermes et 13 options) : 6 par an à partir de 1987,
- 50 A 320 (16 fermes et 34 options) : 10 par an à partir de 1989,
- 12 A 300-B4 et 4 A 310-200 en 1985 et 1986.

● Cette commande est, naturellement, **capitale pour la société.**

Elle a permis d'écouler dans de bonnes conditions financières des appareils stockés à la suite d'annulation de commandes ( 12 A 300-B4 et 4 A 310-200).

- Les commandes de A 310-300 et des A 320 constituent une contribution importante au plan de charge de l'Aérospatiale.

- Elle a un effet d'entraînement favorable (compagnie américaine Continental et surtout Northern Airline).

- Elle a des conséquences financières lourdes : la vente des 12 A 300-B4 et des 4 A 310-200 a procuré sur 1984 et 1985 une rentrée nette de devises d'environ 2 milliards de francs.

La vente des 12 A 310-300 et des 16 A 320 commandés ferme procurera à la France sur la période 1987-1990 une rentrée nette de devises de plus de 250 MS, aux conditions actuelles, auxquelles s'ajouteront 400 MS si toutes les options sont levées.

● Cependant, les grands contrats présentent aussi **des risques non négligeables**.

A ce jour, la compagnie américaine, malgré ses efforts d'assainissement financier, continue de subir un lourd déficit d'exploitation dû essentiellement à son réseau Atlantique Nord.

Dans cette conjoncture, elle montre actuellement peu d'empressement à transformer ses options en commandes fermes.

## 2) Les programmes actuellement en cours :

● L'actuel **programme d'Airbus (A 300 et A 310)** se développe normalement. Le futur A 320 connaît une réussite spectaculaire : 419 commandes, options et engagements divers, 6 mois avant le premier vol, un an et demi avant la première livraison (mars 1988 à Air France) constitue l'une des plus belles réussites de la construction aéronautique européenne. **Ce succès ne peut que faire regretter encore davantage que cet avion, pour des raisons tenant à la coopération internationale, n'ait pas été lancé plus tôt.**

### SITUATION DES PROGRAMMES AIRBUS

	A 300 B2-B4	A 300-600	A 310-200	A 310-300	A 320
Commandes au 30.06.86	248	34	83	43	419
Coût de développement (MF courants) .....	2 452	1 002	2 765	690	5 486
Aide de l'Etat à la fin du programme (MF courants)	2 452	668	2 765	415	3 439
Taux de l'aide (1) .....	100 %	66 %	100 %	60 %	75 %

(1) Pour le A 320, le financement public est lui-même complété par des crédits des banques (voir ci-après).

● Les **résultats financiers** ne sont cependant pas à la hauteur des résultats commerciaux, en raison de prix de vente très inférieurs aux prévisions, eux-mêmes résultats d'une concurrence très vive entre le constructeur européen et Boeing.

● Airbus Industrie envisage en conséquence d'élargir sa **gamme** d'avions offerts, qui permettrait d'aborder la concurrence dans des conditions plus équilibrées; c'est la raison du lancement prochain de l'Airbus A 340, sur le marché des B 747.

## 3) La société aérospatiale :

● La situation globale de la société est satisfaisante. Tous les indicateurs ne sont pas positifs mais la situation financière s'est améliorée en raison notamment de la diminution de l'endettement et des frais financiers.

**PRINCIPAUX RESULTATS DE LA SOCIETE AEROSPATIALE (MF)**

	1984	1985	1985/1984
<b>Résultats généraux</b>			
Chiffre d'affaires .....	25 139	24 595	- 2,2 %
Commandes .....	20 150	34 785	+ 72,6 %
Résultats nets .....	+ 332	+ 454	+ 36 %
.....			
Endettement brut .....	8 184	4 912	- 40 %
Endettement net .....	5 100	3 000	- 40 %
Frais financiers .....	857	559	- 34,8 %

● Les versements et remboursements à l'Etat s'établissent comme suit :

**DOTATIONS BUDGETAIRES (crédits de paiement)**

	A 300/ A 310	A 320	ATR 42	Autres (Ecureuil - Dauphin)
1982 .....	835	40		
1983 .....	858,5	60	180	41
1984 .....	603	370	300	52
1985 .....	230	568	104	67
1986 .....	100	1050	90	28
1987 .....	39	1135	0	6,5

**REMBOURSEMENTS**

MF courants	A 300	A 310	Autres (1) (hélicoptères)	Total
1981 .....	93,2		3,9	97,1
1982 .....	296,1		7,3	303,4
1983 .....	154,9	14,4	17,3	186,6
1984 .....	124,7	48,3	16,8	189,8
1985 .....	192,2	108,2	22	324,4
<b>CUMUL AU 31.12.85 .....</b>	<b>1 035,3</b>	<b>171</b>	<b>763,3</b>	<b>1 103,3</b>

(1) L'A.T.R. ne génère pas encore de remboursements d'une trentaine de livraisons en 1986.

**4) Le demi succès de la participation des banques au développement des programmes :**

● Lors du lancement du programme A 320 en mars 1984, l'Etat s'était engagé à apporter à l'Aérospatiale un financement à hauteur de **75 % de ses dépenses de développement**. Il avait été précisé à cette époque que ce financement pourrait prendre, pour partie, la forme de **crédits bancaires**, venant **compléter les avances remboursables budgétaires classiques**.

C'est dans ce contexte qu'un **prêt bancaire de 750 MF** a été recherché auprès des banques en 1985.

En dépit d'un environnement favorable, il s'est avéré que le risque maximal accepté par les banques se limitait à environ 120 appareils, permettant de lever un prêt maximal de **380 MF**, soit la moitié environ du montant initialement recherché.

La société aérospatiale a finalement accepté de jouer vis-à-vis d'elle-même le rôle de banquier en apportant les 370 MF complémentaires, dont elle sera remboursée dans les mêmes conditions que les banques.

● En définitive, le financement extra-budgétaire du programme A 320 se présente de la façon suivante :

- L'Aérospatiale dispose d'une **ligne de crédit** ouverte chez un groupe de banques pour un montant **maximal de 380 MF**, remboursable au fur et à mesure de la livraison des premiers A 320. Ce prêt bancaire est en outre assorti d'une garantie de l'Etat, qui prémunit les banques contre un arrêt prématuré du programme avant la livraison des cinq premiers avions.

- Dès que le prêt est remboursé, capital et intérêts, l'Aérospatiale suspend ses remboursements afin de se rétribuer elle-même de l'autofinancement complémentaire qu'elle a consenti (différence entre 750 MF et le prêt bancaire effectif).

**On peut s'étonner de cette réticence des banques - de surplus nationalisées - sur ce programme alors même qu'il y a 419 prises de commandes dont 140 commandes fermes, soit un chiffre d'ores et déjà supérieur au «risque» accepté par les banques !...**

### **C. LE MOTORISTE : LA S.N.E.C.M.A.**

La situation de la SNECMA n'enregistre aucune modification par rapport aux années récentes : les succès commerciaux sur le marché civil sont toujours spectaculaires, grâce au programme CFM réalisé en collaboration paritaire avec General Electric, mais la situation de la société reste très vulnérable.

#### **1) Des succès importants**

● **Le succès spectaculaire** du CFM 56-3, destiné à la motorisation du B.737-300 (1.127 commandes actuelles, 4.000 prévisibles), vient relayer celui du CFM 56-2 destiné à la remotorisation des DC.8, KC.135 et Awacs. La cadence de production est actuellement de 50 unités par mois.

Commandes (au 30.06.86)

CFM 56-2 .....	1.350
CFM 56-3 .....	1.127
Total .....	2.477

Pour la première fois en 1985, le chiffre d'affaires civil a dépassé de quelques points le militaire. En termes de prises de commandes, le civil est prépondérant : près de 9 milliards sur un total de 14 milliards. 78 % du chiffre d'affaires, 87 % des commandes sont réalisées à l'exportation.

La SNECMA détient aujourd'hui 23 % du marché des moteurs civils de plus de 6 tonnes. L'association Snecma General Electric sur le CFM représente 43 % du total du marché.

● **L'impact total sur le commerce extérieur** est très important : l'apport en devises des seuls moteurs franco-américains est du même ordre de grandeur que celui du programme Airbus (voir à ce sujet une publicité récente faisant référence à la motorisation titrant : « Boëng, le premier exportateur français »). Le matériel aéronautique est le premier poste des exportations françaises aux Etats-Unis. Le poste moteurs d'avions a connu un développement considérable : 2 millions de dollars en 1978, 475 millions en 1985, dont 65 % est réalisé sur le marché civil.

Les tableaux qui suivent donne des comparaisons des parts françaises AIRBUS et SNECMA.

**Comparaison de parts françaises Airbus-Snecma  
(estimation-parts à l'unité de)**

Avion	Part française hors moteurs (millions de dollars)	Moteur	Part française (2,5 moteurs + rechange) (millions de dollars)
A.310 .....	14,6	CF.6	4,22
A.320 .....	7,26	CFM 56-5	5,98

**Comparaison des parts françaises Airbus-Snecma - (estimation)  
(parts totales par millions de dollars)**

	1983	1984	1985
AIRBUS .....			
Livraisons .....	405	676	577
Commandes .....	323	444	1.204
SNECMA .....			
Livraisons .....	239	351	474
Commandes .....	187	1.065	1.187

● Par ailleurs, la situation financière s'est améliorée, grâce notamment à la diminution de l'endettement et des charges financières.

**SNECMA Principaux résultats (M.F.)**

	1984	1985	1985/1986
Chiffre d'affaires (HT) .....	8.188	9.404	+ 14,8 %
Commandes (HT) .....	11.138	13.866	+ 24,5 %
Résultat de l'exercice .....	+ 51	+ 76,5	+ 50 %
Endettement brut .....	4.561	3.784	- 17 %
Frais financiers .....	463	412	- 11 %

## 2) Des éléments d'inquiétude

### ● La montée en puissance des remboursements

Si les dotations budgétaires consacrées au financement de la SNECMA par avances remboursables ont atteint un niveau satisfaisant (558 millions de francs en 1986), le succès du programme CFM 56 engendre également des remboursements croissants : 40 MF en 1984, 81 MF en 1985, 250 MF en 1986, 600 millions de francs en 1987, soit un montant supérieur aux nouvelles avances remboursables accordées.

### Concours publics

Années	Dotations versées	Remboursements
1982 . . . . .	444	16
1983 . . . . .	633	34
1984 . . . . .	340	40
1985 . . . . .	380	81
1986 . . . . .	558	250
1987 . . . . .	(420)	(600)

### ● L'incertitude concernant le plan d'action technologique

Ce plan est destiné aux recherches sur les parties hautes pressions des moteurs civils. Depuis quatre ans, les dotations sont très irrégulières, laissant planer un doute sur l'intention réelle des pouvoirs publics dans ce domaine (50 millions de francs en 1984 annulés en cours d'année, 30 millions de francs en 1985, 70 millions de francs en 1986, 23 millions de francs en 1987).

### ● Le programme CFM 56-5 et la concurrence du V.2500

L'Airbus A.320 peut être motorisé avec le moteur franco-américain CFM 56-5, ou avec le moteur concurrent V.2500 proposé par IAE, consortium international. Actuellement, le partage entre les deux motoristes, encore équilibré jusqu'en 1985, tend à se détériorer au détriment du CFM, alors même que le V.2500 est loin de présenter toutes les garanties de fiabilité du CFM. Le partage est de l'ordre de 41 % par le CFM, 59 % pour le V.2500.

- Du fait de la **concurrence très agressive** sur le plan des prix exercée par la société IAE avec le moteur V.2500, le niveau de recettes attendu sur le programme CFM 56-5 conduit à des **perspectives médiocres de rentabilité**. Sur la base de 700 moteurs vendus, ce qui constitue le marché potentiel pour la seule motorisation de l'A.320, le programme devrait se solder par une **perte de l'ordre de 400 millions de francs pour la SNECMA**, sous réserve d'un dollar moyen voisin de **8 francs** sur les vingt prochaines années. Ces perspectives économiques pourraient être toutefois améliorées si le moteur CFM 56-5 était retenu par Airbus Industrie pour la propulsion de son projet d'avion très long courrier quadriréacteur, l'A.340.

#### IV. AEROPORTS DE PARIS

- A.D.P. est un établissement public, chargé d'accueillir le trafic aérien à Paris. Une étude menée avec les Tutelles est actuellement en cours qui conduirait à affirmer le caractère industriel et commercial de son statut dans le but d'améliorer sa capacité financière d'intervention sur les divers types de marchés.

- Cette réforme pourrait permettre une meilleure maîtrise de la gestion. Une certaine souplesse pourrait être accordée à l'évolution de ses tarifs qui doit surtout dépendre, de l'évolution des tarifs des plates-formes concurrentes. Le pouvoir de Tutelle pourrait borner son contrôle au maintien, voire à l'amélioration de cette compétition, sans intervenir au niveau des tarifs particuliers.

- Ainsi, le contrôle des Pouvoirs publics pourrait être limité à la fixation d'un objectif d'autofinancement, et au maintien de sa position concurrentielle en termes de prix au regard de ses concurrents européens.

L'utilisation de l'entreprise publique comme moyen d'action éventuel de la politique nationale devrait, à chaque occasion, faire l'objet d'une compensation rétablissant l'équilibre antérieur. C'est la solution qui a été adoptée lors de la décision gouvernementale conduisant au remboursement anticipé des prêts que le F.D.E.S. avait accordés à A.D.P., et dont les conséquences, financièrement coûteuses, ont été exactement **compensées** par une augmentation des redevances.

Ce doit être le cas dans un certain nombre de dossiers actuels : coûts des indispensables mesures de sûreté à prendre sur les aéroports, maintien déficitaire de la liaison hélicoptère réalisée par Hélicoptère entre Orly et Charles de Gaulle, dettes de certains services publics à l'égard d'A.D.P., qui, pour le moment, restent contre sa politique et contre son gré. à la charge de l'entreprise.

- Mais le problème le plus important reste celui des liaisons aéroports-centre ville. Après plus de dix ans d'interrogations, d'incertitudes, la commission considère qu'il s'agit là d'un des tout premiers dossiers que les pouvoirs publics devra régler dans les prochaines années. La commission encourage vivement toutes les initiatives qui seront prises dans ce domaine. (type VAL notamment).

## **METEOROLOGIE**

Les dotations pour 1987 permettront à la météorologie d'accélérer l'engagement de ses programmes antérieurs et de poursuivre la mise en oeuvre de ses actions prioritaires en consacrant 3 millions de francs pour l'acquisition de centrales automatiques de mesure, 2 millions de francs au lancement d'un programme d'automatisation du radiosondage, 1 million de francs à l'acquisition de bouées fixes et dérivantes, 7 millions de francs au remplacement de ses gros matériels classiques d'observation en métropole et outre-mer.

Le budget 1987 comporte les crédits nécessaires à la couverture de l'engagement international de la France pour la réalisation et l'exploitation des satellites météorologiques géostationnaires METEOSAT (85 millions de francs en autorisations de programme et 100,6 millions de francs en crédits de paiement).

		<b>Projet de budget 1987</b>		
<b><u>TITRE III</u></b>				
<u>1ère partie Personnel</u>	Météorologie			383.865.865
	Recherche			36.063.643
				<hr/> 419.929.508
<u>3ème partie Personnel</u>	Météorologie			19.648.450
	Recherche			5.465.985
				<hr/> 25.114.435
<b><u>TOTAL PERSONNEL</u></b>				
	Météorologie			403.514.315
	Recherche			41.529.628
				<hr/> 445.043.943
<u>4ème partie Fonctionnement</u>		<b>Météorologie</b>	<b>Recherche</b>	<b>Total</b>
Chapitre 34.51	Frais déplacement	8.166.617	443.699	8.610.316
Chapitre 34.52	Matériel et fonctionnement courant	55.018.914	9.088.763	64.107.677
Chapitre 34.92	Parc automobile	1.565.580	219.000	1.784.580
Chapitre 34.93	Remboursements administrations	11.628.653	823.948	12.452.601
Chapitre 34.95	Dépenses informatiques, bureautiques et télématiques	59.478.220	15.120.600	74.598.820
<b><u>TOTAL FONCTIONNEMENT</u></b>		135.857.984	25.696.010	161.553.994
<b><u>TITRE V</u></b>		<b>AP</b>		<b>CP</b>
<u>Chapitre 53.50</u>	Participation satellite METEOSAT	85.000.000		100.600.000
	Actions de recherche sur programme (ex-chapitre 57.17, article 50)	13.000.000		16.900.000
		<hr/> 98.000.000		<hr/> 117.500.000
<u>Chapitre 53.51</u>	Equipement centres et stations	18.000.000		26.400.000
	Transfert Toulouse	-		1.000.000
		<hr/> 18.000.000		<hr/> 27.400.000

## CONCLUSION

### **La participation au capital des sociétés aéronautiques**

**Pourquoi, à l'heure où l'Etat tente de relancer l'idée de participation, ne pas ouvrir dans certains cas et sous certaines conditions, une partie du capital des sociétés aéronautiques au personnel desdites sociétés ?**

#### ● **L'état du droit**

Quatre textes peuvent être évoqués :

- La loi du 4 janvier 1973, relative à la mise en oeuvre de l'actionnariat du personnel de l'Aérospatiale et de la SNECMA. Cette loi n'a jamais été appliquée.

- Le Code de l'aviation civile, notamment l'article L 341-2 qui fait obligation à l'Etat de céder 30 % du capital d'Air France. Cet article est issu de la loi du 16 juin 1948.

- Le décret n° 83-1020 du 29 novembre 1983 qui précise qu'aucune distribution de dividende n'est possible tant que les frais de recherche-développement ne sont pas apurés.

- la loi du 2 juillet 1986 qui prévoit d'ouvrir le capital social des entreprises dont l'Etat détient plus de la moitié du capital au secteur privé, ainsi que sous certaines conditions, au personnel.

Les développements présents ne concernent pas l'ouverture à de nouveaux capitaux privés, mais la seule Participation qui pose des problèmes tout à fait spécifiques.

● **La loi de 1973 sur la participation n'a jamais été appliquée.**

Que s'est-il passé en 1973 et pourquoi la participation n'a pas fonctionné ? Il y avait trois raisons :

- un obstacle juridique : car on se demandait quelle serait la place des salariés actionnaires dans le conseil d'administration ;

- un obstacle déontologique : car les sociétés travaillaient quasi-exclusivement pour la Défense nationale ;

- un obstacle financier enfin, car les sociétés n'avaient aucune perspective satisfaisante de distribuer des dividendes.

En 1986, il semble que la situation est fondamentalement différente, et que beaucoup de ces obstacles sont levés :

- La participation des salariés est désormais organisée par la loi de démocratisation du secteur public.

- Les sociétés réalisent désormais une large part de leur chiffre d'affaires sur les marchés civils : près du tiers pour l'Aérospatiale, largement plus de la moitié pour la SNECMA ; depuis la décision de s'ouvrir sur le marché civil en 1974, et l'introduction effective en 1981, les performances commerciales de cette société sont exemplaires. En 1984, près des deux tiers des commandes de la société étaient des commandes civiles.

- Reste l'obstacle financier, et l'improbable distribution de dividendes avant un certain temps.

Cet obstacle ne paraît cependant pas déterminant. Non seulement parce que certaines entreprises aéronautiques sont globalement bénéficiaires, mais aussi parce que l'intérêt de la participation doit tenir compte également de la plus-value qui peut être réalisée.

- En outre, l'Etat n'a pas toujours été un actionnaire efficace ; et surtout, rien ne justifie plus que l'Etat possède directement ou indirectement près de 100 % du capital de l'Aérospatiale et 94 % de la SNECMA. Mieux, 4 % du capital de cette société appartient à... une société américaine filiale de Pratt et Whitney ! Pourquoi donc cette résistance à l'ouverture aux capitaux français, à la participation du personnel ?

● Un rappel de la structure du capital est à cet égard édifiant.

Air France		Air Inter		Acrospatiale		SNECMA	
Etat	99,38 %	Air France	24,97 %	Etat	74,9 %	Etat	94,59 %
Caisse des dépôts	0,58 %	SNCF	24,97 %	SOGEPA	25 %	UTC (USA)	3,24 %
CCI	0,01 %	UTA	14,69 %	(société publique de participations aéronautiques)		Société alsacienne de participations aéronautiques	2,15 %
Worms	0,01 %	Caisse des dépôts	4,10 %	Autres	0,1 %	Caisse des dépôts	0,12 %
Compagnie maritime	0,01 %	Crédit Lyonnais	4,00 %				
Autres	0,01 %	Chambres de commerce	3,41 %				
		Paribas	2,87 %				
		Divers	20,99 %				
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>		<b>100 %</b>		<b>100 %</b>		<b>100 %</b>

● Propositions

Deux lois, du 16 juin 1948 et du 4 janvier 1973, ont imposé à l'Etat d'ouvrir le capital des sociétés aéronautiques à des personnes privées ou au personnel des entreprises. Ces lois n'ont pas été appliquées.

Dans un certain nombre de cas, la participation devrait pouvoir être réactivée, ou introduite. Des obstacles demeurent : l'évaluation des actifs, le décret relatif à la distribution des bénéfices, la situation de certaines entreprises. Cependant, sauf exception, aucun ne paraît déterminant.

**La participation du personnel à la compagnie nationale AIR FRANCE pourrait notamment être raisonnablement envisagée.**

**Réunie le Mercredi 29 octobre 1986 sous la présidence de M. Christian Poncelet, Président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'aviation civile et de la météorologie.**

**La commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits pour 1987 de l'aviation civile et de la météorologie.**