

N° 88  
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

## 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 1989 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° 34

#### Transports et Mer II. AVIATION CIVILE et III. METEOROLOGIE

*Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER*

---

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 34), 299 (tome XIII) et T.A. 24.  
Sénat : 87 (1988-1989).

---

Lois de finances - Aéroports - Aviation civile - Construction aéronautique - Météorologie nationale - Transport aérien.

## SOMMAIRE

	Pages
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....	5
EXAMEN EN COMMISSION .....	7
AVANT-PROPOS .....	9

### CHAPITRE I

#### PRESENTATION DES CREDITS

A. Présentation générale .....	11
B. Principales mesures nouvelles .....	13
1. Dépenses ordinaires .....	13
2. Dépenses en capital .....	13

### CHAPITRE II

#### OBSERVATIONS ET PRESENTATION PAR ACTION

A. Le transport aérien .....	17
1. Données communes aux compagnies nationales .....	17
1.1. La conjoncture dans le domaine aérien .....	17
1.2. Un climat social agité .....	18
1.3. La déréglementation .....	19
2. Air France .....	20
2.1. Résultats .....	20
2.1.1. Résultats généraux .....	20
2.1.2. Résultats particuliers : les filiales .....	21
2.1.3. Résultats particuliers : Concorde .....	21
2.2. Le financement des investissements .....	21
2.2.1. Les projets .....	21
2.2.2. Perspectives et interrogation .....	22
2.3. Les relations financières avec l'Etat .....	23
2.3.1. la suppression progressive des compensations .....	23
2.3.2. les hésitations de l'Etat actionnaire .....	23
2.3.3. les incertitudes en matière de répartition du capital .....	24
2.4. Trois questions pour préparer 1992 .....	24
2.4.1. quels salaires ? .....	24
2.4.2. quelles alliances ? .....	25
2.4.3. quels réseaux ? .....	25
3. Air Inter .....	25
3.1. Résultats .....	25
3.2. Les problèmes de personnel .....	26
3.2.1. les grèves des P.N.T. ....	26
3.2.2. les frais de personnels .....	27
3.3. La question européenne et les statuts .....	28

4. U.T.A. ....	29
<b>B. La construction aéronautique</b> .....	<b>30</b>
1. <i>Présentation générale</i> .....	30
2. <i>Aérospatiale</i> .....	31
2.1. <i>Principaux résultats</i> .....	31
2.2. <i>Les relations financières avec l'Etat</i> .....	32
3. <i>Airbus</i> .....	34
3.1. <i>La situation des programmes</i> .....	34
3.2. <i>Les parts de marché</i> .....	35
3.3. <i>L'incidence sur le commerce extérieur</i> .....	38
4. <i>La S.N.E.C.M.A.</i> .....	40
4.1. <i>Principaux résultats</i> .....	40
4.2. <i>Les relations financières avec l'Etat</i> .....	42
<b>C. Aéroports de Paris</b> .....	<b>43</b>
1. <i>Préparer 1992</i> .....	43
2. <i>La répartition entre aéroports</i> .....	44
3. <i>Le projet de liaison ferroviaire Paris-aéroports</i> .....	45
4. <i>Les redevances aéronautiques</i> .....	45
4.1. <i>Présentation générale</i> .....	45
4.2. <i>La redevance pour atténuation des nuisances phoniques</i> .....	46
<b>D. Météorologie</b> .....	<b>47</b>
<b>E. La formation aéronautique</b> .....	<b>48</b>
1. <i>Présentation générale</i> .....	48
2. <i>Le budget 1989</i> .....	48
3. <i>Les crédits à l'aviation légère et sportive</i> .....	49
<b>Amendement</b> .....	<b>52</b>

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) La Commission considère que les crédits d'aviation civile pour 1989 sont globalement satisfaisants.

2) La Commission **s'inquiète** de la persistance de **conflits** divers touchant le transport aérien. Ces conflits dégradent considérablement l'image du transport aérien national et paraissent suicidaires à l'approche d'une étape décisive dans la compétition internationale.

3) La Commission félicite le président de la compagnie Air Inter et le ministre des transports pour leur **position** ferme dans un **conflit** dont la nature autant que la durée paraissent injustifiées.

4) La Commission reste vigilante à l'égard des **frais de personnel** des compagnies françaises.

5) La Commission **souhaite ardemment la définition rapide d'une position claire de la part des pouvoirs publics dans l'organisation du transport aérien.**

6) La Commission enregistre les apports considérables qui résultent de la **coopération industrielle** européenne.

7) La Commission note avec satisfaction la montée en puissance des **remboursements** des avances publiques par les industriels, conformément aux engagements initiaux.

8) La Commission reste vigilante aux conséquences des adaptations qui pourraient intervenir dans la répartition des **trafics** entre les deux aéroports de Paris.

10) La Commission déplore la situation faite à l'**aviation légère et sportive** et le recul massif de l'aide de l'Etat à la formation des pilotes des aéroclubs. Elle considère que cette action doit, au contraire, être encouragée afin de développer la formation et le nombre de pilotes de transport.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 25 octobre 1988, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'**examen du budget de l'aviation civile pour 1989** (transports et mer : II. Aviation civile) et de la météorologie (transports et mer : IV. Météorologie).

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

A l'issue de cette présentation, **M. Robert Vizet** a rappelé que le conflit du personnel navigant technique d'Air Inter ne portait pas sur le principe du pilotage à trois, mais sur une période d'expérimentation.

**M. Henri Goetschy** a estimé qu'il était souhaitable qu'un organisme officiel ait le courage de dire et publier ce que tous les Français pensent. Il a rappelé le spectacle décourageant de certains aéroports français au moment des grèves.

**M. Maurice Blin, rapporteur général**, a demandé de préciser la part des sociétés américaines dans la construction d'Airbus.

**M. Robert Vizet** s'est inquiété de la situation des riverains d'Orly, dans la perspective d'une restructuration des vols des compagnies françaises entre les deux aéroports parisiens, et un éventuel renforcement de la vocation charter de l'aérogare d'Orly.

**M. Henri Goetschy** a également évoqué le lancinant problème des liaisons centre ville-aéroports, et les difficultés des aéroports de province, parfois induites par le comportement de la société Air Inter.

**M. Ernest Cartigny** a rappelé la situation des aéroclubs et l'importance de l'amendement proposé par le rapporteur spécial. Il a estimé que 2 millions de francs d'économies sur un chapitre de 148 millions n'était pas hors de portée.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan**, a partagé les observations du rapporteur spécial.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial**, a ensuite répondu :

- à M. Maurice Blin, que la part des sociétés américaines dans les Airbus était variable selon les modèles;

- que l'Etat s'attachait à la situation financière des sociétés en modulant le rythme des remboursements;

- que la commission des finances publie chaque année dans son rapport le montant des avances et des remboursements des sociétés;

- à M. Robert Vizet, que les difficultés qu'avaient pu connaître les riverains d'Orly étaient en grande partie liées aux perturbations du trafic, mais que la réglementation du couvre-feu était aujourd'hui très strictement appliquée;

- qu'il y avait bien des projets de remodeler le partage des trafics entre Roissy et Orly, afin de créer une synergie entre les compagnies intérieures et les compagnies internationales, mais que cela n'entraînerait aucune incidence sur Orly, qui ne bénéficierait pas d'une quelconque « affectation charter ».

Il a également suggéré de conseiller aux riverains de demander à bénéficier du fonds d'aide aux riverains, alimenté par l'ancienne redevance pour atténuation des nuisances publiques, qui bénéficie de fonds importants et non utilisés.

A l'issue de ce débat, la commission, après avoir **adopté un amendement visant à réduire les crédits du titre V (2 473 711 000) de 2 000 000 F**, a décidé de proposer au Sénat **d'adopter les crédits de l'aviation civile et de la météorologie pour 1989.**

## AVANT-PROPOS

En juin 1987, le Bureau de la Commission des Finances du Sénat décidait d'envoyer une mission d'information aux Etats-Unis pour étudier la situation de l'aéronautique civile dans ce pays. Trois thèmes avaient été retenus :

- la construction aéronautique, avec notamment les différents aspects du contentieux Airbus,
- l'industrie des moteurs, secteur dans lequel la France et les Etats-Unis ont établi une collaboration étroite,
- la dérèglementation du transport aérien et les leçons qu'elle comporte dans la perspective de 1992.

**Le thème relatif à la construction aéronautique** était, pour la mission sénatoriale, **le plus délicat à aborder**. En effet, le gouvernement américain critique depuis plusieurs années le principe même des soutiens publics apportés par les gouvernements européens d'Airbus, et la menace de **procédures commerciales à l'encontre des importations d'Airbus aux Etats-Unis** était très réelle au moment où s'est déroulée la mission sénatoriale.

Un an après un **bilan** peut être dressé de cette mission. Les développements qui suivent sont tirés d'une réponse au questionnaire parlementaire.

*« Dans ce contexte délicat, c'est un bilan très positif qui se dégage de la mission effectuée par la Commission des Finances du Sénat dont la très grande qualité et la préparation ont été soulignées à plusieurs reprises par les personnes rencontrées.*

*« Dans son principe même la mission a démontré au gouvernement américain l'existence d'une volonté politique très ferme attachée à la construction aéronautique européenne. La démonstration d'un tel intérêt des parlementaires français pour Airbus était d'ailleurs tout à fait opportune puisqu'elle se manifestait au moment même où la Commission Florio de la Chambre des Représentants des Etats-Unis tenait des auditions publiques sur Airbus. »*

A l'heure où s'ébauchent des projets de réforme des pouvoirs des assemblées parlementaires en général et des commissions permanentes en particulier, il convenait de le rappeler.

## CHAPITRE I

### PRESENTATION DES CREDITS

#### A. Présentation générale

Le budget de l'Aviation civile, soit **4 969 millions de francs**, représente 10,8 % du budget total des transports qui se monte à 45,8 milliards de francs. Il est en augmentation apparente de 14,5 %

Cette augmentation est cependant uniquement due à un effet de structure qui provient en premier lieu du rattachement de 591 emplois, en provenance de la section « services communs » du ministère de l'urbanisme, de l'équipement et du logement, et en second lieu de l'inscription sur le budget de l'aviation civile des charges de retraite de son personnel (autrefois imputées sur les services communs). Ces deux mesures représentent un surcoût de 652 millions de francs.

**A structure constante, le budget marque au contraire un fléchissement de 0,5 %.**

Les autorisations de programme diminuent de 0,2 %.

Cette évolution médiocre permet toutefois de maintenir le financement des différents programmes de construction aéronautique au niveau souhaité, conformément aux deux objectifs des pouvoirs publics : poursuivre la réalisation des programmes engagés, préparer l'avenir.

Les tableaux ci-après donnent la répartition du budget, par nature de crédit et par action :

**Budget de l'aviation civile 1989**  
**Présentation par nature de crédit**

Crédits	Montant des crédits (MF)	Part dans le total	Variation 1989/1988
Dépenses ordinaires			
Moyens de fonctionnement	2 402	48,3 %	+ 43 %
dont personnel (1)	(2 237)	(45 %)	(+ 43 %)
Interventions (subventions au transport aérien)	10,4	0,2 %	- 19,4 %
Total dépenses ordinaires	2 412,4	48,5 %	+ 42 %
Dépenses en capital (aides à la construction aéronautique)			
Crédits de paiement	2 556,9	51,5 %	- 3,4 %
Autorisations de programme	(2 708,9)	(100 %)	(- 0,2 %)
<b>TOTAL (dépenses ordinaires + crédits de paiement)</b>	<b>4 969,3</b>	<b>100 %</b>	<b>+ 14,5 %</b>

(1) dont 652 millions de francs résultant de transferts.

**Budget de l'aviation civile 1989**  
**Présentation par action**  
(Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital)

Actions	Crédits demandés (MF)	Part dans total des crédits	Variation 1989/1988
22. Transport aérien	0,9	0,01 %	- 19 %
23. Construction aéronautique	2 331	46,9 %	- 5 %
24. Navigation aérienne (circulation en route)	1 127,6	22,7 %	+ 4,6 %
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	213,3	4,3 %	+ 16,5 %
26. Formation aéronautique	189,2	3,8 %	+ 5,6 %
60. Administration générale	1 107,3	22,3 %	+ 150 %
<b>TOTAL AVIATION CIVILE</b>	<b>4 969,3</b>	<b>100 %</b>	<b>+ 14,5 %</b>

## B. Mesures nouvelles

### 1. Dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires se montent à 2 412 MF, soit 48,5 % du budget. Elles augmentent de 720 MF, soit + 42 % par rapport à 1988.

Ce bond est le résultat de trois effets :

- deux mesures de **structure** :

. la première, liée à la modification des structures gouvernementales, transfère de la section Urbanisme-Logement et Services Communs 591 emplois et 652 MF.

. la seconde concerne le transfert au budget de la météorologie de 9,6 MF et de 166 emplois de militaires, inscrits jusque là au budget de l'aviation civile.

- quelques **majorations** de crédit :

. l'essentiel porte sur la formation des pilotes et le renforcement des moyens du service de la formation aéronautique : 5 pilotes instructeurs supplémentaires (+ 2 MF), et ajustement de la subvention de fonctionnement à l'E.N.A.C. (+ 0,8 MF). En outre, dix créations d'emplois sont prévues, rémunérées sur fonds de concours.

. d'autres majorations mineures interviennent, notamment la participation de l'Aviation Civile au Salon aéronautique du Bourget (3 MF).

- quelques **contractions** de crédit :

Une économie de 69 emplois au titre de la mesure de réduction des fonctionnaires affectera les effectifs de l'Aviation Civile.

Pour les dépenses du titre IV-Interventions Publiques, il est prévu une nouvelle diminution de la subvention versée à Air Inter pour l'exploitation de Mercure (750 000 F en 1989), ainsi qu'une nouvelle diminution des subventions de formation aéronautique qui, avec 9,6 MF, retrouvent en francs courants leur niveau de 1981 (voir détails ci-après - chapitre II - Observations pages 48 et suivantes).

### 2. Dépenses en capital

90 % des dépenses en capital, soit 47 % du budget sont des crédits de construction aéronautique, constitués pour l'essentiel d'avances remboursables en cas de succès.

Le niveau des crédits attribués aux programmes aéronautiques civils pour 1989 demeure stable avec un montant d'autorisations de program-

mes (AP) de 2 473 MF (contre 2 486 MF en 1988). Les crédits de paiement s'établissent à 2 331 MF (contre 2 453 MF en 1988).

Les dépenses en capital sont réparties en trois parties inégales :

— les **crédits affectés aux programmes** (2 042 MF d'A.P.)

En 1989, l'accent sera particulièrement mis sur :

. le développement de la gamme des avions 300 places lancée en 1987, le moyen-long courrier bimoteur A 330 et le très long courrier bimoteur A 340, pour lesquels 909 MF d'A.P. nouvelles sont mis en place ;

. le développement du nouveau moteur CFM 56-5C2 dont une version adaptée sera montée sur l'A 340 dès sa livraison en 1992 (563 MF d'A.P. pour 1989).

Les autres programmes en cours (A 320, hélicoptères, T.H.R.) seront poursuivis. A cet égard on peut rappeler que la SNECMA est associée à hauteur de 35 % au développement probatoire du turbo-réacteur à hélices rapides (T.H.R.), développé par General Electric. Plus de 100 MF d'A.P. doivent contribuer à ce programme.

- les crédits de **recherche** et les développements technologiques (dotation de 431 MF d'A.P., en progression de + 50 %).

1989 marquera la poursuite de l'effort de **recherche**, notamment dans le domaine des matériaux et des moteurs, par la montée en puissance du plan d'action technologique « gros moteur civil ». Ce plan est destiné à conférer à la SNECMA une position de partenaire de premier rang chez les motoristes en lui permettant de s'assurer la maîtrise et le savoir-faire industriels nécessaires pour la mise au point des parties chaudes et « haute pression » des gros moteurs civils. C'est en particulier cette stratégie qui a permis à la SNECMA de s'associer à General Electric pour le développement du T.H.R.

379 MF seront inscrits en faveur de la recherche et des programmes d'avenir.

Lancée en 1985, la phase d'études définitives de la **soufflerie** transsonique européenne (E.T.W.) s'achève cette année et le lancement de la phase de construction a été décidée en avril 1988. Ce très grand équipement permet de réaliser des simulations correspondant à la croisière et aux conditions de vol critiques des avions de transport civils et des avions de combat modernes. Pour la part civile, 52 MF sont prévus à ce titre en 1989.

- les crédits d'équipements aéroportuaires

Outre la poursuite des programmes de sûreté et l'aménagement des chaussées aéronautiques de Courchevel et Chambéry dans le cadre des Jeux olympiques de 1992, les crédits sont destinés à la modernisation du patrimoine aéroportuaire. La forte expansion du trafic aérien commercial en métropole et outre-mer et l'utilisation d'appareils de grandes capacités plus lourds et plus contraignants rendent nécessaire

une adaptation des infrastructures de métropole et d'outre-mer. Les crédits des bases aériennes augmentent de 8,9 %, à 148 millions de francs. Certaines augmentations sont même tout à fait considérables sans qu'il soit possible à votre commission d'apprécier leur justification.

**Programmes aéronautiques civils**  
dotations 1989 (en M.F.)

		1988		1989	
		A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
<b>CHAPITRE 53.22 CONSTRUCTION AERONAUTIQUE</b>					
ART. 16	A 320	528	658	192	275
18	FALCON 900	106	131	0	0
23	SUPER PUMA REVALORISE	58	59	103	92
24	ECUREIL MONOMOTEUR	0	7	0	5
25	ECUREIL AMELIORE	30	23	10	7
26	NH 90 VERSION CIVILE	0	0	8	5
91	CFM 56	259	284	563	486
33	THR	650	518	112	130
60	EQUIPEMENTS DE BORD	90	100	125	121
70	AVIATION LEGERE	6	6	6	6
80	A330/A 340	457	368	909	802
90	TB 700	14	14	14	14
<b>SOUS TOTAL PROGRAMMES</b>		<b>2.092</b>	<b>2.168</b>	<b>2.042</b>	<b>1.943</b>
<b>CHAPITRE 53.22 PREPARATION DE L'AVENIR</b>					
ART. 15	ETUDES ET RECHERCHES DE BASE	100	100	134	125
51	DEVELOPPEMENTS TECHNOLOGIQUES PROBATOIRES	140	130	180	160
52	PROGRAMMES D'ACTIIONS TECHNOLOGIQUES MOTEURS	0	7	65	48
<b>SOUS TOTAL PREPARATION DE L'AVENIR</b>		<b>240</b>	<b>237</b>	<b>379</b>	<b>333</b>
<b>SOUS TOTAL CHAPITRE 53.22</b>		<b>2.332</b>	<b>2.405</b>	<b>2.421</b>	<b>2.276</b>
<b>CHAPITRE 63.20 SUBVENTION POUR LES CENTRES D'ESSAIS</b>					
ART. 20	SUBVENTIONS A DIVERS ORGANISMES	0	0	0	3
21	SOUFFLERIE	48	48	52	52
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>2.486</b>	<b>2.453</b>	<b>2.473</b>	<b>2.331</b>

## CHAPITRE II

### OBSERVATIONS ET PRESENTATION PAR ACTION

#### A. Le transport aérien

##### 1. Généralités<sup>1</sup>: données communes aux compagnies françaises.

Les années 1987-1988 auront été marquées par une forte croissance des activités de transport aérien, perturbées par des conflits sociaux majeurs, ainsi que la préparation de la dérèglementation du transport aérien.

##### 1.1. La conjoncture dans le transport aérien (1)

Après la stagnation de 1986 (+ 2 %), le trafic international a connu une véritable reprise en 1987 (+ 13,8 % en PKT), tandis que le trafic intérieur restait soutenu (+ 7,5 % de variation moyenne depuis 1982).

Les compagnies françaises ont pleinement bénéficié de cette conjoncture, soutenue par ailleurs par un courant favorable à la libéralisation du transport aérien, avec un trafic élevé : + 11,9 % (en PKT) pour Air France en 1987. Ces résultats, légèrement inférieurs aux taux moyens mondiaux confirment un certain tassement des positions de la compagnie ; toutefois, les prévisions pour 1988 infirmeraient cette évolution. Air Inter enregistre une croissance de + 8,5 % (en passagers).

\*  
\*   \*  
\*

Sans atteindre les résultats des années 1984-1985, l'incidence du transport aérien sur les échanges extérieurs reste très importante, avec un solde positif de 3,15 milliards de francs.

---

(1) Voir également sur ce point le rapport sur le Budget Annexe de la Navigation Aérienne 1989, Sénat 1988/1989, n° 010, annexe n° 41.

**Importations et exportations de services  
de transport aérien entre la France et le reste du monde**

(Année 1987 - en millions de francs)

Recettes		Dépenses	
Clients étrangers sur compagnies françaises	10 780	Clients français sur compagnies étrangères	11 285
Frêt à l'exportation et sur transport tiers des compagnies françaises	5 020	Frêt à l'importation des compagnies étrangères	1 270
Locations d'avions	280	Locations d'avions	395
<b>Total</b>	<b>16 1000</b>	<b>Total</b>	<b>12 950</b>

**Evolution du solde des échanges  
effectifs de services**

(en millions de francs courants)

	1983	1984	1985	1986	1987
Solde	+ 4 250	+ 5 184	+ 5 830	+ 3 134	+ 3 150

**1.2. Un climat social agité**

Au cours des dix-huit derniers mois, les compagnies de transport aérien ont connu ou subi les effets de deux grèves majeures : celles des contrôleurs aériens, en 1987, celle des personnels navigants techniques à Air Inter en 1988.

Ces grèves, coûteuses pour les compagnies, ont surtout donné une image détestable (et injustifiée) à l'ensemble des transports aériens français.

Le tableau ci-après donne une évaluation de l'incidence financière des différentes grèves sur les compagnies.

**Coût des grèves sur les compagnies aériennes  
Estimation\***

(millions de francs)

	AIR FRANCE			AIR INTER		
	D.N.A.*	Personnel de la compagnie	Total	D.N.A.*	Personnel de la compagnie	Total
<b>1985</b>	47,3		47,3	33,7		33,7
<b>1986</b>	19,5	26,9	46,4	10,7	46,2	56,9
<b>1987</b>	43,3	73,7	127,0	71,4	125,7	207,1
<b>1988 (1<sup>er</sup> semestre)</b>	5		5	8	155,9	163,9

\*D.N.A. : Direction de la Navigation aérienne

\*Estimation du coût :

pertes de recettes - économies réalisées sur les dépenses d'exploitation

### 1.3. *La déréglementation*

La déréglementation, avec ses trois volets (plus grande liberté tarifaire, souplesse dans les capacités offertes, multidésignation) se pose à deux niveaux :

- au niveau intérieur et communautaire

Ce premier aspect sera examiné pour chacune des compagnies. En effet, à ce stade de l'analyse, il est permis d'affirmer que l'intérêt des différentes compagnies n'est pas nécessairement convergent..., et que chacune attend, légitimement, des décisions claires de la part des pouvoirs publics, afin de mettre fin aux ambiguïtés qui pèsent sur l'organisation du transport aérien français.

En tout état de cause, la simple reconduction des structures actuelles ne paraît pas souhaitable.

- au niveau international

En effet, la question centrale de la déréglementation déborde le seul cadre national ou même européen mais renvoie aux conditions de concurrence internationale : existé-t-il une politique extérieure commune ? Que fera l'Europe à l'égard des compagnies des pays tiers ? Pourront-elles, elles aussi, et dans quelles conditions faire du trafic communautaire ou du trafic domestique, ? etc...

Dans le cas de l'extension du trafic international, la clause de « réciprocité », maître mot de la libéralisation des échanges, sera-t-elle suffisante pour assurer une concurrence loyale ?

En effet, s'agissant du principal critère de compétitivité — la productivité — les compagnies européennes, et singulièrement les compagnies françaises, ne sont pas les mieux placées dans cette compétition. La compagnie Air France se classe dans la moyenne haute européenne, mais très en retrait par rapport aux compagnies « majors » américaines ou asiatiques.

**Productivité des compagnies aériennes (sélection)  
EPKT/effectifs (1)**

Compagnies (rang)	1978	1987	Variation en 10 ans
<b>Compagnies asiatiques</b>			
Cathay (25ème)	1.315	2.617	+ 99 %
Japan Air Lines (10ème)	1.495	2.950	+ 96 %
<b>Compagnies américaines</b>			
Continental (5ème)	1.322	2.003	+ 51,5 %
Pan Am (11ème)	1.612	2.188	+ 35,7 %
Delta (4ème)	1.213	1.551	+ 27,8 %
<b>Compagnies européennes</b>			
British Airways (9ème)	742	1.387	+ 86,9 %
Lufthansa (12ème)	837	1.252	+ 49,6 %
<b>Air France (13ème)</b>	<b>922</b>	<b>1 307</b>	<b>+ 41,8 %</b>
K.L.M. (18ème)	921	1.394	+ 51,4 %
Alitalia (21ème)	852	1.137	+ 33,5 %
U.T.A. (61ème)	903	1.223	+ 35,4 %

Nota E.P.K.T. : équivalent tonne passagers kilomètre

- rang de classement établi par passager kilomètre

- ce tableau est donné à titre évaluatif et doit être apprécié avec prudence ; en effet, le critère de productivité

EPKT/effectifs dépend, d'une part, de la pondération accordée au fret et, d'autre part, de la longueur des réseaux.

- source : IATA/DGAC.

## 2. Air France

### 2.1. Résultats

#### 2.1.1. Résultats généraux

La forte hausse du trafic, partiellement compensée, il est vrai, par une baisse de la recette unitaire a engendré des résultats très positifs. L'année 1988 s'annonce meilleure encore, avec notamment des coefficients d'occupation records (69,2 %).

Le tableau ci-après retrace les principaux indicateurs usuels.

#### Principaux résultats d'Air France

	1985	1986	1987	Variation 1987/1986
Chiffre d'affaires	30 286	27 753	28 914	+ 4,2 %
Capacité d'autofinancement	2 841	2 625	2 674	+ 1,8 %
Résultat courant avant impôt	1 211	1 119	1 480	+ 32 %
Résultat net	729	677	716	+ 5,8 %

Deux résultats particuliers sont à noter :

2.1.2 huit des **neuf filiales** d'Air France sont bénéficiaires, avec au total un résultat net de 124 MF. La filiale Air Charter confirme sa percée (1,83 million de passagers) avec une forte progression du chiffre d'affaires de 10 % (1 345 MF), et un bénéfice de 594 MF (400 MF en 1986).

En revanche la société Meridien Holding fait apparaître une perte de 13,7 MF, résultat de la baisse générale d'activité des hôtels, qui ont souffert de la raréfaction de la clientèle américaine et arabe, et des pertes des hôtels américains de San Francisco.

Le dernier rapport de la Cour des comptes analyse -d'ailleurs de façon excessivement sévère- les difficultés et les déboires de la société aux Etats-Unis (1).

2.1.3 Pour la première année, grâce à une activité charter soutenue, l'exploitation du **Concorde** dégage un « vrai bénéfice » (+ 7,7 MF), et ce, après amortissement et sans contrepartie de l'Etat.

En effet, jusqu'en 1986, seul le résultat d'exploitation (« petit équilibre ») était positif. Pour la première fois en 1987, la compagnie a supporté l'ensemble du coût d'investissement, et n'a bénéficié d'aucune contribution de l'Etat pour l'exploitation de l'appareil.

**Résultats d'exploitation du Concorde**

(milliers de francs)

	1984	1985	1986	1987
Recettes	591 480	597 061	517 962	595 013
Dépenses	525 237	511 186	503 004	509 544
Total compagnie (avant amortissements et charges financières)	+ 66 243	+ 86 175	+ 14 958	+ 85 466
Amortissements et charges financières	- 140 322	- 126 528	- 60 429	- 77 777
Résultat	- 74 079	- 31 785	- 45 471	+ 7 689
Contreparties de l'Etat	+ 106 593	+ 76 159	+ 50 134	0
<b>Total net pour Air France</b>	<b>+ 32 514</b>	<b>+ 44 375</b>	<b>+ 4 663</b>	<b>+ 7 689</b>

**2.2. Le financement des investissements**

**2.2.1 les projets**

Air France a entrepris un important plan d'investissements avions avec 25 A 320 entre 1988 et 1992 (4 en 1988, 6 par an entre 1989 et 1991, 3 en 1992), destinés à remplacer les B 727 dont 4 premiers ont été livrés en 1968, et 10 B 747 entre 1989 et 1992 (dont 4 B 747 - 400 normalement prévus en 1992).

(1) Dans ses observations sur le rapport de la Cour des Comptes, M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial, atténue d'ailleurs les critiques formulées par la Haute juridiction.

Jusqu'à présent, les résultats dégagés ont permis de maintenir une capacité d'autofinancement élevée : 8 675 MF en 1987, soit 9,3 % du chiffre d'affaires, qui ont permis d'autofinancer 67,6 % du programme (contre 51,8 % en 1986).

Le tableau de financement s'établit comme suit :

**Air France**  
**Plan de financement**

Emplois	1987	1988	1989	1990	1991
Investissements avions	721	2 035	2 588	3 436	4 722
Autres acquisitions d'actifs	1 620	1 427	1 691	1 910	1 906
Autres emplois (remboursements de dettes)	1 585	1 142	1 268	1 296	1 111
<b>Total investissements (1)</b>	<b>3 926</b>	<b>4 604</b>	<b>5 547</b>	<b>6 642</b>	<b>7 939</b>

Ressources	1987	1988	1989	1990	1991
Capacité d'autofinancement	2 675	3 233	3 724	3 955	3 975
Cession d'actifs	609	488	330	330	435
Augmentation des capitaux propres	3	1 500	0	0	0
Dettes financées	84	699	117	120	2 625
<b>Total ressources (1)</b>	<b>3 371</b>	<b>5 920</b>	<b>4 171</b>	<b>4 405</b>	<b>7 035</b>

(1) différence ressources - emplois = fonds de roulement.

### 2.2.2. perspectives et interrogations

Pour répondre à l'importance du trafic et la création de deux filiales (une chargée du frêt express, commune à Air France, T.A.T. et la poste, une seconde chargée des liaisons entre la R.F.A. et Berlin, commune à Air France et Lufthansa), les B 747 prévus pour 1992 pourraient être livrés dès 1990.

Les modifications du calendrier auront pour conséquence un alourdissement des engagements.

Ainsi, coup sur coup, ont été autorisés deux emprunts, l'un obligataire de 525 MF, en juin 1988, l'autre, dit emprunt perpétuel, qui permettrait l'obtention de quasi fonds propres, dans l'attente d'une augmentation de capital.

On peut en effet s'étonner que l'Etat actionnaire, compte tenu des programmes d'investissement entrepris, se soit si peu engagé dans les années précédentes, et n'ait pas encore fait clairement connaître sa position sur ce point.

### 2.3. Les relations financières avec l'Etat

#### 2.3.1. la suppression progressive des compensations

Compte tenu de la bonne santé financière de la compagnie et des résultats d'exploitation, les différents apports de l'Etat, pour sujétions de service, ont été progressivement supprimés et n'ont pas été versés. Il s'agit de :

- la compensation au titre de l'exploitation des liaisons métropole-D.O.M., supprimée depuis 1985, en raison de l'équilibre de l'exploitation.

- la subvention au titre de la continuité territoriale des liaisons métropole-Corse. Cette subvention, versée par l'Etat jusqu'en 1985, est versée par l'Office des transports de la région de Corse depuis 1986.

- la contribution de l'Etat pour l'exploitation du Concorde, supprimée en 1987.

Aides publiques apportées à Air France

Compensations pour sujétions	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1998
Concorde	276,5	131,7	106,6	76,2	50,8	0	0
Desserte D.O.M.	121,6	150	41	0	0	0	0
Corse	42,7	46	51,9	51,3	52,6	58,2	57
<b>Total</b>	<b>440,8</b>	<b>327,7</b>	<b>199,5</b>	<b>127,5</b>	<b>102,7</b>	<b>58,2</b>	<b>57</b>

#### 2.3.2. les hésitations de l'Etat actionnaire

L'Etat, détenteur de 99,38 % du capital de la société, a-t-il correctement joué son rôle d'actionnaire ? La compagnie n'a bénéficié d'aucune dotation en capital depuis 1985.

**Ce qui pouvait se concevoir dans une perspective de libéralisation de l'économie et d'ouverture de capitaux sur le privé ne se justifie plus dès lors que les options politiques sont différentes.**

Apports en capital affectés à Air France

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Dotation versées (prévisions)	163	500	200	150	0 (50)	0 (1 500)	0 (1 500)

En effet, les deux apports en capitaux prévus en 1986 (50 MF) et 1987 (1 500 MF) n'ont pas été réalisés. Le premier en raison « de la

bonne santé financière de la compagnie » ; le second en raison de la mauvaise conjoncture boursière. Cette dotation est normalement reportée en 1988. Le plan de financement y fait d'ailleurs expressément référence (voir ci-dessus), et l'anticipation des livraisons ne fait que renforcer ce besoin.

A ce jour (30 octobre 1988), rien pourtant n'a été fait. Ces hésitations et revirements ne paraissent plus admissibles à l'aube du développement d'enjeux fondamentaux pour la compagnie, obligeant celle-ci à rechercher des solutions de substitution.

En juillet 1988, Air France a obtenu l'accord pour un emprunt obligataire destiné à financer les A 320, et un emprunt perpétuel qui permettrait l'obtention de quasi fonds propres dans l'attente d'une augmentation de capital.

### 2.3.3. les incertitudes en matière de répartition du capital

Contrairement aux dispositions expressément au code de l'aviation civile (art. L.341-2), l'Etat reste l'actionnaire quasi unique (99,38 % du capital) de la compagnie. Le code, qui résulte d'une disposition législative prévoit en effet que l'Etat doit céder 15 % du capital à des personnes privées, et 15 % à des collectivités et établissements publics.

En 1987, il avait été envisagé d'élargir le capital d'Air France à des personnes privées à hauteur précisément de 15 % -dont 90 % environ au profit du public et 10 % environ au profit des salariés de l'entreprise-.

Ce processus avait toutefois été retardé en raison de la crise boursière d'octobre.

Un an après, votre commission -qui n'a cessé de recommander la mise en oeuvre de la participation dans les sociétés et compagnies aéronautiques- souhaite vivement que les pouvoirs publics réactivent cette décision.

## 2.4. *Trois questions pour préparer 1992.*

En dépit des atouts de la compagnie, trois questions de fond se posent.

### 2.4.1. quels salaires ?

Ainsi que le remarquent tous les observateurs, des déchirements sont à prévoir : « dans la mesure où les personnels navigants de la première compagnie française sont actuellement parmi les mieux payés d'Europe, des remises en cause paraissent inévitables au cours des prochaines années » (Agefi - 28 septembre 1988).

Le problème n'est pas spécifique à Air France ; il se pose aussi à Air Inter et, dans une moindre mesure, aux compagnies européennes au regard des pratiques internationales.

Sur le plan de la productivité, et ainsi qu'il a été indiqué précédemment (voir problèmes communs aux compagnies françaises - 3° la dérèglementation - tableaux des indicateurs de productivité page 20), Air France se situe dans la moyenne haute européenne ; ses positions tendent cependant à s'effriter.

#### 2.4.2. quelles alliances ?

La compagnie recherche actuellement des alliances

. avec des transporteurs européens : tel est le cas de la création du système informatisé des réservations, Amadeus qui réunit SAS, Lufthansa, Iberia et Air France, et encore d'une filiale commune avec Lufthansa pour l'exploitation de réseaux R.F.A.-Berlin.

. avec des transporteurs français, sous forme notamment d'affrètement croisés avec Air Inter (voir ci-après) afin d'utiliser davantage les potentiels qu'offre le marché français.

De telles initiatives sont appelées à se multiplier.

#### 2.4.3. quels réseaux ?

Il est vraisemblable que l'ensemble des plateformes françaises -et pas seulement Paris- va profiter de l'essor du transport. Une ligne directe Lyon-New-York serait prochainement exploitée par une compagnie américaine.

Air France souhaite également utiliser les centres régionaux tels Lyon, Nice, Marseille, qui pourraient être reliés aux capitales européennes.

**La compagnie, les usagers, attendent des décisions.**

### 3. Air Inter

#### 3.1. Résultats

Les résultats sont globalement satisfaisants : en 1987, le chiffre d'affaires net de la compagnie a atteint 6 758 MF, en augmentation de 7,4 % sur l'année 1986. Toutefois, le mouvement de hausse continue de la rentabilité, qui avait caractérisé les exercices précédents, s'est interrompu, en raison de la poursuite de la baisse de la recette unitaire et, en 1987, et plus encore en 1988, des pertes subies du fait des nombreux troubles sociaux qui ont perturbé l'exploitation de l'entreprise (voir ci-dessus page 18).

Cette baisse de rentabilité a été constatée à plusieurs niveaux : bénéfice net (de 116 à 90 MF en 1988), bénéfice d'exploitation (de 658 MF à 431 MF), marge brute d'autofinancement ramenée de 13,8 % à 11,8 % du chiffre d'affaires (de 866 MF à 800 MF en 1987).

**AIR INTER**  
**Principaux résultats**

(en millions de francs)

	1985	1986	1987	Prévisions 1988
Chiffre d'affaires	5 684	6 293	6 757	+ 7,4 %
Capacité d'autofinancement	486	773	735	- 4,9 %
Résultat courant avant impôt	220	710	527	-25 %
Résultat net	64,70	116,40	90	-22 %

En dépit de ce tassement relatif (puisque le chiffre d'affaires reste en forte progression), la réussite financière et commerciale de la compagnie est établie et ce pour de nombreuses années encore.

Air Inter a notamment entrepris un important effort d'investissement portant sur 24 A320 (13 fermes, 11 options) destinés à remplacer les Mercures et Caravelles. La consommation de carburant, par siège, serait réduite de plus de 30 % par rapport aux deux moyens porteurs actuels.

Il n'en demeure pas moins que deux questions de fond se posent à la compagnie dans le cadre de la préparation de la libéralisation des transports aériens. La première concerne le personnel, la seconde les statuts et la question européenne.

### 3.2. *Les problèmes de personnel*

Dans la compétition qui s'annonce, une entreprise doit être, avant tout, compétitive. Cela renvoie à deux volets : la productivité et, au-delà, l'efficacité. Pour Air Inter, les grèves de l'année ont terni son image et la commission reste vigilante quant à l'évolution des frais de personnel.

#### 3.2.1. *les grèves du personnel navigant technique*

Il s'agit en premier lieu de rappeler l'opposition formelle de la majorité de la commission et l'exaspération croissante des usagers face à un conflit aussi irritant qu'incompréhensible et inutile.

**La commission salue la position ferme du président d'Air Inter et du ministre des transports et de la mer dans cette affaire. Toute autre position aurait été suicidaire pour la compagnie et le transport aérien français ; elle aurait également eu de graves répercussions sur l'industrie aérospatiale européenne.**

**En outre, ces mouvements apparaissent particulièrement mal venus à l'aube d'enjeux fondamentaux, au moment même où la compagnie formule des demandes -justifiées- concernant l'ouverture de nouvelles**

**liaisons. L'image de la compagnie est ternie par un conflit corporatiste et dépassé. Dans la compétition qui s'annonce, les usagers pourraient s'en souvenir.**

### 3.2.2. les frais de personnel

Par ailleurs, la commission reste sensibilisée à l'évolution des frais de personnel.

L'observation formulée par la presse au sujet des salaires attribués au personnel navigant d'Air France est plus valable encore s'agissant du personnel navigant technique d'Air Inter qui bénéficie de rémunérations supérieures de 25 % à celui d'Air France.

On imagine mal comment de tels avantages pourraient résister à l'effet de la concurrence internationale, à supposer qu'Air Inter puisse se développer sur le marché intra-européen. La révision de l'accord de mars 1971 relatif « aux heures fictives » — disposition qui pénalise davantage la compagnie intérieure que les compagnies internationales — paraît s'imposer à plus ou moins brève échéance.

Mais au-delà des seuls salaires, la politique de recrutement d'Air Inter (+ 30 % depuis 1981) justifiée il est vrai par un développement considérable de son trafic (+ 48 % sur la même période), ne risque-t-elle pas, à terme, de nuire à l'efficacité de la compagnie ?

Pour des raisons qui ne tiennent pas toutes aux besoins du trafic, Air Inter a procédé à des recrutements importants.

#### Air Inter - Effectifs

Categories	1983	1984	1985	1986	1987
Personnel navigant commercial	984	1 063	1 081	1 141	1 298
Personnel navigant technique	641	679	683	696	772
Personnel au sol	5 281	5 540	5 586	5 782	6 259
<b>Total</b>	<b>6 906</b>	<b>7 282</b>	<b>7 350</b>	<b>7 619</b>	<b>8 329</b>

**Air Inter - Indicateurs sociaux**

	1983	1984	1985	1986	1987	1987/1988
Masse salariale (y compris avantages sociaux) MF	1 586	1 800	1 940	2 083	2 364	+ 49 %
Nombre moyen annuel d'heures de vol :						
P.N.C.	391	389	391	392	380	
P.N.T.	403	390	384	387	388	

**3.3. La question européenne et les statuts**

Air Inter souhaite naturellement profiter de l'opportunité exceptionnelle que représente la libéralisation du transport aérien européen.

- Une coopération entre les deux compagnies françaises est intervenue en 1988 sous forme d'affrètements croisés, Air Inter exploitant Paris-Ibiza (cette dernière destination étant remplacée par Madrid à compter de septembre 1988) sous pavillon Air France, Air France exploitant pour sa part Paris-Marseille sous pavillon Air Inter.

Ce schéma d'exploitation permet de ne pas modifier dans l'immédiat le cadre juridique d'Air Inter. Les statuts de la compagnie et son arrêté d'autorisation limitent en effet son activité propre au seul territoire métropolitain et la convention de 1985 qui la lie à l'Etat lui accorde le monopole d'exploitation sur son réseau domestique en contrepartie d'obligations de service public. Mais combien de temps ce statut peut-il encore durer ?

- Les modifications importantes dans la **structure du capital complicitent considérablement cette question**. Le capital est aujourd'hui composé comme suit :

- Air France	36,53 %
- S.N.C.F.	12,32 %
- U.T.A.	35,75 %
- Caisse des dépôts et consignations	4,10 %
- Crédit Lyonnais	4,00 %
- Chambres de commerce et d'industrie	2,56 %
- Personnel d'Air Inter (1)	1,03 %
- Divers	3,71 %
	100,00 %

(1) Peut être cet actionariat (1,03 % du capital, soit 8 000 actions) — que la commission des finances n'a cessé de recommander puis trois ans pourrait-il être renforcé. C'est en tout cas le vœu de la commission.

Cette répartition entraîne en effet quelques difficultés puisque un actionnaire majoritaire peut :

- s'opposer à une convention d'Air Inter avec l'autre partie ;
- s'opposer à une modification de statut.

- l'accord de chacun des deux actionnaires les plus importants (Air France et U.T.A.) est nécessaire si l'un des deux conclut avec Air Inter une convention qui relève de l'article 101 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales. En effet, lors du vote de l'Assemblée générale ordinaire sur ce type de convention liant la société et l'un de ses administrateurs, l'administrateur co-contractant doit s'abstenir de participer au vote ; en conséquence, compte tenu du montant des participations de chacun des deux actionnaires, l'administrateur non concerné par la convention dispose de la majorité à l'Assemblée.

- l'accord de chacun des deux actionnaires les plus importants est également nécessaire en cas d'assemblée générale extraordinaire. On rappelle en effet qu'un certain nombre de décisions (la modification des statuts, par exemple) sont prises obligatoirement par l'assemblée générale extraordinaire statuant à la majorité des deux tiers.

Dorénavant, les deux actionnaires principaux disposent donc, chacun, du pouvoir de s'opposer à une modification des statuts de la compagnie.

Ce dernier aspect revêt une importance particulière en ce qui concerne l'éventualité de la desserte de lignes européennes par Air Inter, exclue aux termes actuels des statuts de la compagnie. **Le développement d'affrètements croisés Air Inter-Air France ne serait qu'un moyen de contourner le problème juridique. Cette voie ne paraît pas satisfaisante à terme.**

#### 4. U.T.A.

La compagnie, qui souffre de tendances défavorables qui pèsent sur son réseau long courrier traditionnel (Afrique), mais maintient des résultats financiers satisfaisants (marge brute d'autofinancement égale à 10 % du chiffre d'affaires), souhaite surtout ainsi un réseau de lignes régulières à l'intérieur de la Communauté européenne.

C'est également dans une perspective de développement de son réseau qu'U.T.A. a accru sa participation au capital social d'Air Inter à 35,8 % sans renoncer encore à atteindre la majorité dans la société.

La demande simultanée des compagnies d'ouvrir de nouvelles lignes et les différents blocages actuels imposent aux pouvoirs publics de redéfinir les orientations qu'ils entendent donner à la politique du transport aérien français.

## B. Construction aéronautique

### 1. *Présentation générale*

- Les **crédits** affectés à la construction aéronautique (2,4 milliards de francs en crédits de paiement ; 2,33 milliards en autorisations de programme), sous forme essentiellement d'avances remboursables, constituent l'épine dorsale du budget de l'aviation civile, tant sur le plan financier (près de la moitié des crédits) que sur le plan **stratégique**.

Dans un secteur où la concurrence internationale interdit aux industries aéronautiques de prendre du retard, les programmes dépendent pour une large part de l'appui que l'Etat leur apporte en soutenant les initiatives de coopération industrielle avec nos partenaires européens et en participant à la mise en place du financement de la recherche-développement que ces programmes nécessitent.

- Si l'effort public est important, les **réussites** sont spectaculaires.

Le chiffre d'affaires consolidé de l'industrie aéronautique civile française s'est élevé en 1987 à **26 milliards de francs**. Ce niveau est le meilleur jamais atteint ; à la fois en valeur absolue, en dépit de la faiblesse du dollar ; et relativement au chiffre d'affaires aérospatial total (75 milliards).

La part de ce chiffre d'affaires réalisée à l'exportation a atteint 84 %, soit 21,8 milliards. Elle a induit un solde commercial de 10 milliards.

Par rapport à 1986, la croissance est de 24 %. Elle s'explique par un fort accroissement des livraisons d'avions d'affaires (notamment de celles effectuées par AMD-BA à sa filiale américaine), ainsi que par l'augmentation des livraisons d'avions de ligne et d'équipements.

Le niveau de prises de commandes civiles enregistré en 1987 a été également remarquable (voir détail par société).

Si le dollar se maintient à sa parité actuelle, le chiffre d'affaires aéronautique civile devrait être de 27 milliards en 1988, 30 milliards en 1989.

Le tableau suivant détaille, par poste, le chiffre d'affaires 1987 ainsi que l'évolution par rapport aux résultats de 1986 :

**Résultats de l'industrie aéronautique civile**

	Chiffre d'affaires 1987 (MF)	% du chiffre d'affaires 1987	Evolution par rapport à 1986 (MF)
Avions de ligne	8 084	31,1 %	+ 1 131
Aviation générale	5 544	21,3 %	+ 2 927
Hélicoptères	2 702	10,4 %	+ 324
Moteurs	6 855	26,4 %	- 40
Equipements	2 816	10,8 %	+ 702
<b>Total</b>	<b>26 001</b>	<b>100,0 %</b>	<b>+ 5 046</b>

\* Aviation générale : avions d'affaires et de tourisme.

• Les **perspectives** de l'industrie aéronautique sont également considérables, portées par le renouvellement des flottes et les nouveaux besoins. Le marché est de l'ordre de 9 000 avions pour les 25 ans à venir, soit un avion par jour pendant 25 ans. Le prix d'un appareil peut être estimé à 200.000 dollars le siège, quel que soit le constructeur, soit de l'ordre de 32 millions de dollars pour un A320, 110 millions pour un B747 (voir les détails des parts de marché page 36).

## 2. Aérospatiale

**Nota :** En raison de l'importance des programmes Airbus, une partie spécifique sera consacrée au consortium.

### 2.1. Principaux résultats

Confirmant un décalage bien connu, Aérospatiale a vu son chiffre d'affaires diminuer en 1987 (- 2,5 %) en raison du tassement des commandes au début des années 80, mais ses commandes nouvelles augmenter (+ 1,3 %). 62 % sont réalisés à l'exportation. En raison du taux de change défavorable, les résultats sont particulièrement modestes.

Parmi les facteurs préoccupants, on peut noter une augmentation très vive de l'endettement net et surtout des frais financiers qui passent de 1,9 % à 3,6 % du chiffre d'affaires.

**Principaux résultats de la société Aérospatiale (MF)**

	1984	1985	1986	1987
<b>Résultats généraux</b>				
Chiffre d'affaires HT	25 139	24 596	25 411	24 890
Commandes HT	20 150	34 785	28 770	29 155
Résultat net	+ 332	+ 454	+ 227	+ 50
<b>Indicateurs financiers</b>				
Investissements	8 184	4 738	6 903	1 166
Endettement net	5 100	3 000	3 700	5 600
Frais financiers	857	559	495	902

Outre la participation au programme Airbus (voir ci-après), à hauteur de 37,9 %, Aérospatiale développe également deux programmes secondaires mais relativement satisfaisants.

Le programme ATR.42 qui fait l'objet de 112 commandes et 71 options (25 sont actuellement exploités). C'est l'appareil le plus vendu dans sa catégorie en dépit d'un tragique accident, en novembre 1987, dû, pour l'essentiel, à une erreur humaine. Le premier vol de l'ATR dans une version allongée a eu lieu fin octobre 1988.

Le nombre des avions de 30 à 70 places est estimé à 3 000 appareils pour les vingt prochaines années. Le G.I.E. franco-italien ATR compte en prendre 25 à 30 %.

La division hélicoptères bénéficie du regain mondial de l'activité, tombée au plus bas ces dernières années.

## *2.2. Les relations financières avec l'Etat*

La société Aérospatiale est une société nationale. L'Etat y exerce un double rôle. Le premier est un rôle d'actionnaire.

En dépit d'un programme d'investissement important, les apports de l'Etat ont été particulièrement limités.

L'évolution du capital social de l'Aérospatiale et les apports de l'Etat sur cinq ans à cette entreprise s'établissent comme suit :

**AEROSPATIALE**  
**Evolution du capital social et des apports de l'Etat**

MF courants	1983	1984	1985	1986	1987
Capital social au 31.12	1 016	1 016	1 016	1 016	1 016
Apports de l'Etat en fonds propres :					
- au titre de l'année	0	100	0	0	1 250(1)
- versements	0	25	75	0	

(1) Versement en janvier 1988.

Le second est d'assurer, par des avances remboursables, le financement des programmes. L'Etat procède à des avances. La société procède à des remboursements.

Conformément à son habitude et sa vocation (et répondant ainsi de fait au vœu des autorités américaines soucieuses de connaître plus précisément les relations financières entre l'Etat et les industriels du consortium d'Airbus), la Commission des Finances publie l'état précis des versements et remboursements à l'Etat. Il s'établissent comme suit :

**Avances remboursables versées à l'Aérospatiale  
Dotation budgétaire (crédits de paiement)**

(millions de francs courants)

Chapitre 53-22 (Crédits de paiement)	A 300/ A 310	A 320	A 330 A 340	ATR 42	Hélicoptères	Total de l'année
1982	835	40				875
1983	858,5	60	—	180	41	1 140
1984	603	370	—	300	52	1 325
1985	230	568	—	104	67	969
1986	100	995	—	90	28	1 213
1987	39	1 127	105	11	71	1 353
1988	—	661	338	—	89	1 089
1989	—	275	802	—	109	1 186

**Remboursements à l'État**

(millions de francs courants)

	A 300	A 310	Autres (1) (hélicoptères)	Total de l'année
1981	93,2	—	3,9	97,1
1982	296,1	—	7,9	303,7
1983	154,9	14,5	17,4	186,8
1984	124,7	48,4	17,0	190,1
1985	192,2	108,2	24,1	324,5
1986	112,4	122,3	36,4	271,1
1987	161	170	30,2	361,2
Cumul au 31.12.1987	1 307,6	463,3	143,9	1 915,8

(1) L'A.T.R. ne génère pas encore de remboursements depuis l'origine.

### 3. Airbus

#### 3.1. La situation des programmes

• Le niveau des **prises de commandes civiles** enregistré en 1987 a été remarquable avec, en particulier, 56 A.300 et A.310 (contre 24 en 1986) et 73 A.320. Les programmes A.330 et A.340 ont connu un début prometteur avec 149 intentions d'achat en un an.

Le mouvement s'est confirmé en 1988. Airbus a gagné de nouveaux clients, ce qui porte le nombre des compagnies utilisatrices à 74.

• Quelques **contrats** méritent d'être commentés :

- Northwest a confirmé la deuxième tranche de son intention d'achat de 100 A.320. Les commandes fermes portent sur 25 appareils (motorisés par le CFM.56), soit 875 millions de dollars dont 1,9 milliard de francs pour la France ;

- Air Canada et Canada Airlines International ont commandé, en juillet, 51 A.320 (motorisés CFM.56). La valeur de ces contrats est de 1,8 milliard de dollars, soit pour la part française 3,9 milliards de francs.

- La vente de trois A.310 à la compagnie nationale de la R.D.A. Interflug constitue une véritable percée sur le marché de l'Europe de l'Est jusqu'ici réservé aux appareils soviétiques et à quelques rares appareils américains d'ancienne technologie.

La situation des programmes s'établit comme suit :

Situation des programmes Airbus

	A 300 B2 B4	A 300 -600	A 310 -200	A 310 -300	A 320	A 330	A 340
Année de lancement	1969	1981	1978	1983	1984	1987	1987
Année de mise en service	1974	1984	1983	1985	1988	1993	1992
Coût part française en MF	2 452	1 002	2 765	690	4 100	9 000	
Taux de l'aide	100 %	60 %	100 %	60 %	75 %	60 %	
Commandes*	248	80	86	84	386	12	71
Livraisons*	248	43	83	52	9		

\* Commandes fermes - Livraisons au 31 octobre 1988

• Le succès de certains programmes se confirme : le A320 bénéficie, au 31 octobre 1988, de 620 commandes et options, dont 386 fermes, moins d'une année après sa première mise en service.

D'ores et déjà, le cap de 1 000 est à portée de main et le seuil de 1 500 (voire 1 600 avions comme le prévoit Airbus) est possible. Ce serait ainsi le troisième succès mondial après les 2 000 B737 et 1 800 B727.

Les A.330 (12 commandes et 29 options) et surtout A.340 (71 commandes, 37 options) connaissent des débuts satisfaisants.

### 3.2. Les parts de marché

. situation actuelle

Les parts de marché sont relativement difficiles à évaluer car tout dépend si l'on raisonne

- en stock (nombre total d'appareils en service), ou en flux (nombre de livraisons récentes ou de commandes),

- en nombre d'appareils en capacité ou en valeur,

- sur tout le marché ou sur les seuls segments de marché concurrencés.

Le tableau ci-dessous illustre les difficultés à évaluer les « parts de marché ».

**Parts de marché**

	En nombre d'appareils (stock)	En capacité totale (places offertes)	En capacité livraisons sur période 83-87	En nombre d'appareils gros porteurs 83-87
Boeing	58 %	64,0 %	66,5 %	45,5 %
Mac Donnell Douglas	26 %	21,0 %	17,0 %	3,5 %
Airbus	5 %	7,5 %	15,5 %	49,0 %
Lockheed	3 %	4,5 %	1 %	2,0 %
Autres	8 %	3,0 %		

En revanche cette difficulté s'estompe sur longue période, puisque le total de la flotte est renouvelée. Il faut se rappeler que le marché des avions de ligne est considérable : 9 000 avions d'ici 2006, soit 1 avion par jour pendant 20 ans.

Pour certains créneaux, notamment le marché des moyens courriers de moins de 150 places (A.320), les réalisations dépendent en grande partie du lancement d'avions concurrents équipés de moteurs à hélices rapides (le MD.91 de Mac Donnell Douglas ou le 7J7 de Boeing). Cette nouvelle motorisation (et par conséquent ces nouvelles cellules) sont subordonnées à l'évolution du prix du carburant. Le report du lancement du Boeing 7J7 renforce la crédibilité des prévisions d'Airbus. Celles-ci s'établissent comme suit :

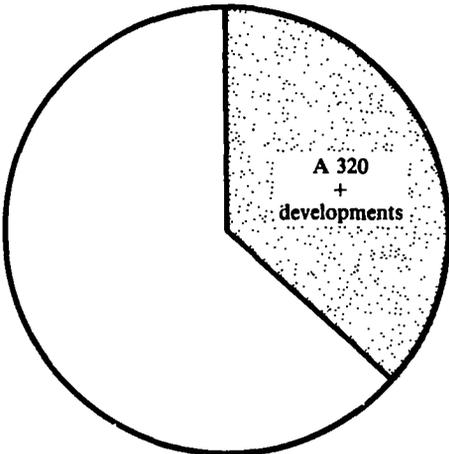
**PARTS DE MARCHÉ AIRBUS 1988-2006**  
(Prévisions Airbus 1988-2006)

**Parts de marché par type d'appareils**

*Appareils à un seul couloir*

marché total :  
4 800 avions

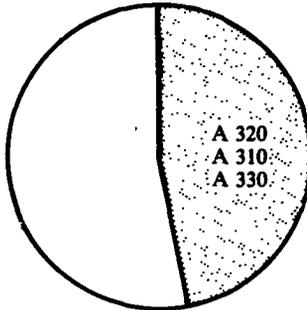
**part Airbus : 1 600**  
soit 33 %



*Appareils biréacteurs à 2 couloirs*

marché total :  
2 300 avions

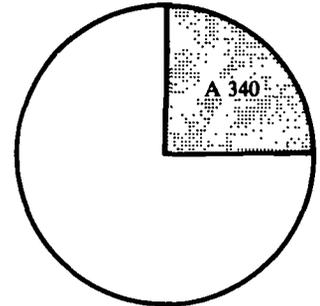
**part Airbus : 1 100**  
soit 48 %



*Appareils tri- et quadriréacteurs 2 couloirs*

marché total :  
2 100 avions

**part Airbus : 460**  
soit 22 %



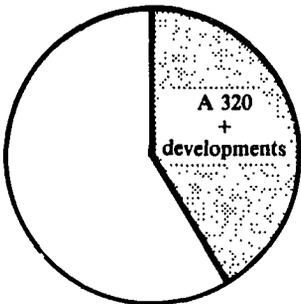
Total avions : 9 200  
Total Airbus : 3 160 soit 30 %

**Parts de marché en valeur**

*Appareils à un seul couloir*

marché total :  
147 milliards de \$

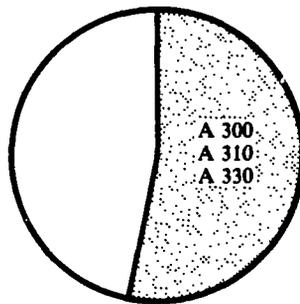
**Part Airbus : 61 mds de \$**  
soit 41 %



*Appareils biréacteurs à 2 couloirs*

marché total :  
147 milliards de \$

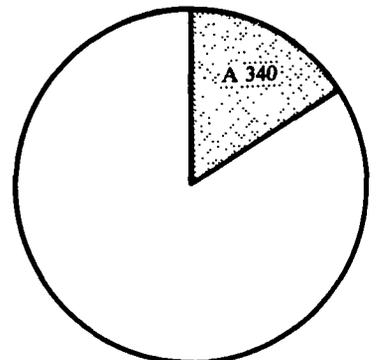
**Part Airbus : 78 mds de \$**  
soit 53 %



*Appareils tri-et quadriréacteurs 2 couloirs*

marché total :  
216 milliards de \$

**part Airbus : 40 mds de \$**  
soit 18 %



Valeur totale : 510 milliards de dollars  
Part Airbus : 179 milliards de dollars, soit 35 %

### 3.3. Incidence sur le commerce extérieur

Cette incidence est déterminante, non seulement à l'heure actuelle, mais pour l'avenir.

Il convient de noter que le chiffreage total précis en francs français présente des difficultés en raison :

- de la prise en compte (ou non) des moteurs. En effet, pour la plupart des Airbus, deux motorisations sont proposées : l'une, franco-américaine (le CF.6 pour le A.310 et le CFM.56 pour les A.320, A.340), l'autre uniquement étrangère (Pratt et Whitney ou V 2500) ;

- des taux de change, notamment du dollar.

- Evolution actuelle

Les Airbus déjà livrés ont rapporté, moteurs inclus, 45 milliards de francs (francs 1988).

Incidences d'Airbus sur le commerce extérieur

	A 300-B2		A 300-B4		A 300-600		A 310-200		A 310-300		Taux moyen de \$	Part franç. en MF88
	GE	PW	GE	PW	GE	PW	GE	PW	GE	PW		
1974	5										4,80	445
1975	3	6									4,29	755
1976	9	5									4,78	1 295
1977	5	11									4,91	1 540
1978	8	7									4,51	1 315
1979	2	23									4,25	2 105
1980	14	2	21								4,22	3 015
1981	5		27	5							5,41	3 850
1982	5		27	14							6,56	5 620
1983	5		13	1			10	7			7,61	4 850
1984			5			14	15	11			8,72	6 785
1985			11		3	2	14	10		2	9,11	6 540
1986			7		3		8	4	7	3	6,93	3 840
1987					7	2			9	12	6	
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>2</b>	<b>164</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>16</b>	<b>17</b>		<b>45 230</b>

A court terme, on peut estimer qu'Airbus atténue le déficit industriel extérieur de 500 millions à 2 milliards de francs par mois. Depuis quelques mois, les Douanes publient en effet des statistiques sur le commerce extérieur faisant clairement apparaître l'incidence d'Airbus. Sur les 12 derniers mois, cet apport s'établit comme suit :

**PART D'AIRBUS DANS LE COMMERCE EXTERIEUR**  
**(échanges industriels)**

	<b>Oct. 1987</b>	<b>Nov. 1987</b>	<b>Déc. 1987</b>	<b>Janv. 1988</b>	<b>Fév. 1988</b>	<b>Mars 1988</b>	<b>Avril 1988</b>	<b>Mai 1988</b>	<b>Juin 1988</b>	<b>Juil. 1988</b>	<b>Août 1988</b>	<b>Sept. 1988</b>
Solde industriel .....	-2,48	+0,02	+0,23	-1,09	-6,40	+0,38	-2,71	-2,15	-1,66	-4,43	-7,89	-0,09
Solde industriel civil ..	-4,74	-2,62	-3,41	-3,38	-8,19	-2,05	-5,21	-4,72	-4,49	-6,54	-10,17	-2,52
Solde civil hors Airbus	-5,05	-3,26	-3,73	-4,00	-9,18	-3,34	-6,60	-6,42	-6,70	-7,04	-11,63	-3,54
(Airbus).....	(0,31)	(0,64)	(0,32)	(0,62)	(0,99)	(1,29)	(1,39)	(1,70)	(2,21)	(0,50)	(1,46)	(1,02)

• **Prévisions**

Sous les réserves ci-dessus évoquées, quelques estimations peuvent être données.

Les parts françaises, ainsi que l'apport total en devises, étaient estimées en 1987 comme suit :

	A 300	A 310	A 320		A 330/340
Part française	36 %	31 %	CFM	IAE	26 % (estimation préliminaires)
			39 %	25 %	
Apport en devises (M \$ 87)	4 214 (cumul au 30/6/87)	1 233 (cumul au 30/6/87)	7 000 (prévisions pour la période 1988-2002)		12 000 (prévisions pour la période 1992-2007)

Les récents développements permettent d'affiner l'évaluation, montrant clairement que, pour le futur, les perspectives sont prometteuses. Ainsi :

- 750 A 320 produits à l'horizon 1998 représenteraient pour notre commerce extérieur une contribution de 48 milliards de nos francs actuels,

- 750 A 330 et A 340 livrés avant 2005/2010 rapporteraient 122 milliards de devises, estimées aux conditions économiques d'aujourd'hui.

Selon les prévisions d'Airbus, les ventes d'appareils pourraient même rapporter 180 milliards de dollars, soit, pour la France et aux conditions économiques actuelles, **380 milliards de francs d'ici 2000.**

C'est donc dans une fourchette -large il est vrai- de 200 à 380 milliards de francs que l'on peut évaluer l'incidence totale d'Airbus sur le commerce intérieur pour les 20 ans à venir.

#### 4. La S.N.E.C.M.A.

##### 4.1. Principaux résultats

La situation de la S.N.E.C.M.A. n'enregistre aucun changement 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 les résultats financiers ne sont pas bons, en raison principalement de taux de change défavorables.

**S.N.E.C.M.A.**  
**Principaux résultats**

(millions de francs)

	1985	1986	1987
<b>Résultats généraux</b>			
Chiffre d'affaires HT	9 404	10 253	9 357
Commandes HT	13 866	10 333	10 844
Résultat de l'exercice	+ 76,5	+ 46	- 410
<b>Indicateurs financiers</b>			
Montant des investissements	351	723	704
Endettement brut	3 784	4 819	5 312
Endettement net	3 700	4 300	5 100
Frais financiers	412	350	467

La société prévoit pour 1988 une nette augmentation du chiffre d'affaires mais le maintien de résultats médiocres.

Trois résultats peuvent être notés :

- sur le plan **économique**, la S.N.E.C.M.A. génère autant de devises que les ventes d'Airbus, notamment en raison de la motorisation des B.737 (par le CFM 56-3) ;

- sur le plan **commercial**, la S.N.E.C.M.A. a considérablement amélioré sa position dans la motorisation de l'A.320.

L'A.320 peut être motorisé, soit par le moteur franco-américain CFM.56-5C, soit par le moteur V 2500 proposé par I.A.E.-Consortium international. Compte tenu des difficultés de mise au point de ce dernier, le partage entre les deux motoristes a basculé au profit de la S.N.E.C.M.A. Cela est d'autant plus appréciable que le nombre de cellules à motoriser s'est considérablement accru.

**Motorisation de l'A 320**

	1985	1986	1987	1988
C.F.M.	50 %	41 %	57 %	68 %
V.2500	50 %	59 %	43 %	15 %
Indéterminé				17 %

- sur le **plan financier**, les résultats de la S.N.E.C.M.A. seront vraisemblablement obérés par l'importance des frais financiers, en raison notamment d'une forte augmentation de l'endettement. L'endettement financier a, en effet, sensiblement augmenté en 1987 (+ 18 %) ; les frais financiers sont passés de 3,4 % à 5 % du chiffre d'affaires.

Par ailleurs, la S.N.E.C.M.A. a été confronté à un conflit social au printemps 1988. Ce conflit portait sur une augmentation mensuelle

et non hiérarchisée de 1 300 F. Un contrat de fin de conflit -qui n'a pas été approuvé par les organisations syndicales- sera appliqué unilatéralement cette année. Il comprend un programme salarial qui conduira à une augmentation de 3,8 % de la masse salariale en 1988.

#### 4.2. Les relations financières avec l'Etat

##### 4.2.1. le respect des engagements financiers

A l'instar de ce qu'il fait pour la société Aérospatiale, l'Etat contribue, par des avances remboursables, à financer les programmes de moteurs de la S.N.E.C.M.A. Les différentes réussites techniques de la société ont permis de construire et conforter une coopération franco-américaine qui donne toute satisfaction aux deux parties, et a même reçu les éloges de la part de nos partenaires américains, tant motoristes (General Electric), qu'avionneurs (Boeing).

• La réussite de ce contrat « technique » a pour corollaire le respect des **engagements** financiers que la S.N.E.C.M.A. a avec l'Etat. Ainsi, la société procède aux remboursements des avances conformément à ses engagements.

Depuis cinq ans, l'Etat a effectivement versé 1 942 millions de francs, dont 184 pour le CFM.56-3 et 1 758 pour le CFM.56-5.

Les remboursements effectués par la S.N.E.C.M.A. au titre de la vente des moteurs civils concernent les programmes CF6-50 (moteurs de l'Airbus A.300), soit 57 MF remboursés, ainsi que les moteurs CFM.56 (CFM 56-2 depuis 1981 et CFM 56-3 depuis 1984), soit 681 MF remboursés.

**Pour 1988, plus de 1 000 MF devraient être remboursés au titre des CFM.56, la valeur des remboursements étant plus du triple de celle des crédits mis en place cette année au titre des nouvelles versions du CFM.56.**

Les montants s'établissent comme suit :

#### Concours publics à la S.N.E.C.M.A.

(millions de francs)

Années	Dotations versées (1)	Remboursements
1982 (2)	444	38
1983	633	37
1984	340	33
1985	380	82
1986	558	194
1987	380	355
1988	284	1 000
1989 (3)	616	

(1) Il s'agit des dotations effectivement versées : pour les moteurs (différentes versions CFM) et hors crédits de recherche.  
 (2) Dotation versée en 1982 : Remboursements reçus depuis l'origine jusqu'en 1982.  
 (3) Prévisions loi de finances portant sur le CFM et le THR.

#### 4.2.2. le plan d'action technologique

Dans le but d'étendre les positions industrielles acquises dans le domaine des gros moteurs civils, la S.N.E.C.M.A. a élaboré un plan d'action technologique (P.A.T.) centré sur l'acquisition des compétences nécessaires à la maîtrise des technologies de conception et de fabrication des éléments du générateur de gaz.

Une première phase, comportant la réalisation d'un compresseur haute pression probatoire, a été lancée en 1985 et s'achèvera en 1988. Elle a contribué à donner à l'industriel français une crédibilité suffisante pour que General Electric lui confie la responsabilité du compresseur haute pression et de la chambre de combustion et de son programme UDF.

Parallèlement à l'achèvement de la première phase, l'année 1988 verra débuter une deuxième étape dans laquelle la S.N.E.C.M.A. se propose d'étudier et réaliser un corps haute pression complet. La poursuite de ce plan d'action technologique devrait permettre non seulement d'acquérir les compétences recherchées mais également de résoudre, dans les délais fixés par le programme UDF, les difficultés susceptibles d'apparaître au cours du développement de ce moteur et des premières années de sa mise en oeuvre.

Le coût total du PAT pour la période 1985-1993 est estimé à 1 015 MF HT ou 1 204 MF TTC, aux conditions économiques de 1988.

L'Etat a confirmé en 1987 sa décision de participer au financement de ce programme à hauteur de 60 % des dépenses de l'industriel. 172 MF d'autorisations de programme et 165 MF de crédits de paiement ont été inscrits à cet effet aux budgets des années 1985 à 1988.

### C. Aéroports de Paris

Concernant Aéroports de Paris, cinq questions peuvent être évoquées.

#### 1. Aéroports de Paris et l'échéance 1992

Les principes guidant Aéroports de Paris dans la programmation de ses investissements, énoncés dans le plan d'entreprise 1988-1992 visent à faire de Paris la plateforme d'entrée en Europe des avions long courrier et le pôle de redistribution du trafic moyen et court courrier et réaliser des investissements de capacité indispensables pour faire face à la croissance du trafic aérien.

Les besoins en investissements pour la période 1988-1992, sont de 720 millions de francs en moyenne par an. Le principal aménagement

portera sur le troisième terminal de Charles de Gaulle 2 qui portera la capacité de Roissy-Charles de Gaulle à 11 millions de passagers par an.

## 2. La répartition entre aéroports

Selon certaines sources, une réflexion serait actuellement en cours pour modifier les partages de trafic en renforçant la « vocation hub » de Roissy-Charles de Gaulle et en envisageant de donner une « vocation charter » et une « vocation DOM » à Orly.

Votre commission souhaite apporter certaines précisions sur ce point.

- Il est exact que les compagnies vont chercher à créer des synergies entre trafic domestique et trafic international. Il est en effet peu normal qu'à l'heure actuelle la compagnie Air France ne puisse ni desservir la métropole, ni utiliser l'important potentiel du trafic domestique.

Compte tenu des diverses contraintes, notamment de **capacité et de couvre-feu** (qui existe uniquement à Orly), le rôle de Roissy-Charles de Gaulle ne peut que se renforcer.

L'évolution prévisionnelle du trafic entre les deux aéroports montre un tassement du trafic Orly et une augmentation sensible du trafic Roissy :

**Aéroport de Paris - Répartition des trafics**

(en millions de passagers)

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Orly	21,6	22,2	22,5	22,5	22,5	22,5
Charles de Gaulle	18,4	19,8	21,1	22,9	25,2	27,6
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>43,6</b>	<b>45,4</b>	<b>47,7</b>	<b>50,1</b>

Source : Aéroports de Paris

- Cela ne devrait cependant pas induire d'effets majeurs ni sur le personnel travaillant à Orly, ni sur les riverains. Le trafic sera stable et non diminuant ; par ailleurs, selon les termes mêmes de la Direction générale de l'aviation civile (D.G.A.C.), il est exclu que les règles de couvre-feu soient assouplies « pour s'adapter à un éventuel nouveau trafic » propre à Orly.

Il est exact que les récentes grèves des contrôleurs aériens et personnels des compagnies ont conduit à augmenter le nombre des retards et, par conséquent, la tolérance de la D.G.A.C. à enfreindre les règles du couvre-feu. Les récents incidents, survenus dans le transport aérien conduisent à une application stricte des règles qu'il n'est pas envisagé de modifier.

### 3. *Le projet de liaison ferroviaire directe Paris-Aéroports*

Le syndicat des transports parisiens a choisi, le 9 décembre 1987, le VAL de Matra pour desservir Orly en 1991 depuis la station d'Antony sur la ligne B du R.E.R. exploitée par la R.A.T.P. Le VAL est synchronisé avec le R.E.R. si bien que l'attente à Antony est nulle.

Le coût initial de l'investissement, estimé à 1,275 milliards de francs, devrait finalement s'élever à **1,7 milliard** de francs en 1991.

Le montage financier fait appel essentiellement à des fonds privés si bien qu'Aéroports de Paris n'a aucune participation financière dans ce projet. Les fonds sont constitués ainsi :

- **capital** : 300 MF répartis comme suit : Matra (46,6 %), Air Inter (26,6 %), R.A.T.P. (3,3 %), groupes financiers (Indosuez chef de file : 23,5 %).

- **emprunts** : 1,4 milliard de francs, soit 0,9 milliard du Crédit local de France et 0,5 milliard de francs apportés par diverses banques.

Le Syndicat des transports parisiens a accordé une concession aux risques et périls de 30 ans à la société d'exploitation constituée entre Matra et la R.A.T.P.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de travaux est en cours afin de permettre, au terme de trois ans de travaux, la prise en service en 1991 de la liaison. Un trafic de 4 millions de passagers est attendu en 1992. Ceux-ci devraient acquitter chacun 48 F (38 F pour les clients d'Air Inter) avec accès au réseau R.A.T.P. (R.E.R. + métro) pour un parcours de 7,2 kilomètres entre Orly et Antony réalisé en 6 à 8 minutes à raison de 160 rotations par jour.

Rappelons qu'actuellement le pourcentage de passagers utilisant le rail pour aller aux aéroports est très réduit. Il est de :

- 10,4 % pour Roissy rail (en augmentation constante depuis trois ans),
- 3,0 % pour Orly rail (en diminution constante depuis trois ans).

### 4. *Les redevances aéronautiques*

#### 4.1. *Présentation générale*

Les redevances aéronautiques perçues par les aéroports se découpent en plusieurs catégories, et sont différentes selon qu'il s'agisse d'un vol domestique ou international. Les principales sont les redevances passagers, atterrissage, bruit, stationnement et carburant.

Aéroports de Paris occupe, sur ce plan, une position moyenne par rapport aux autres aéroports européens. Les redevances représentent le tiers des recettes de l'établissement.

Les montants de redevances **par passager** des principaux aéroports européens sont les suivants : (chiffres 1986)

	International	Domestique
Londres	13,10 F	13,10 F
Paris	39,62 F	11,76 F
Francfort	39,92 F	9,98 F
Amsterdam	46,13 F	46,13 F

En ce qui concerne les **autres redevances**, elles sont calculées en fonction de la masse maximum au décollage.

Le tableau ci-dessous, extrait du plan quinquennal A.D.P., permet de comparer le niveau de ces redevances sur les principaux aéroports européens.

#### Redevances aéroportuaires

	Paris	Francfort	Amsterdam	Londres pointes	Londres hors pointes
Court courrier	100	124	101	166	55
Moyen courrier	100	125	94	138	35
Long courrier	100	110	80	105	26

#### 4.2. La redevance pour atténuation des nuisances phoniques

- Une redevance pour atténuation des nuisances phoniques a été créée par décret n° 84-28 et 84-29 du 11 janvier 1983 en remplacement de l'ancienne taxe parafiscale instituée en 1973 (Décret n° 73-193 du 13.02.1973).

- Cette substitution a cependant été critiquée et usagers, compagnies et aéroports se trouvent aujourd'hui face à un vide juridique total. En effet,

l'arrêté du 7 septembre 1987 a abrogé le décret du 11 janvier 1984 fixant les taux de cette redevance.

Le Conseil d'Etat a annulé, le 13 novembre 1987 les décrets en considérant que « la contribution mise à la charge des compagnies aériennes en vue de financer des actes de protection des populations riveraines n'est la **contrepartie d'aucune prestation par Aéroports de Paris**. Que par suite elle n'a pas le caractère d'une **redevance pour service rendu**, mais d'une imposition qui **ne peut être instituée qu'en vertu d'une loi** ».

• Aéroports de Paris ne perçoit donc plus de redevance mais se trouve en possession de sommes importantes prélevées jusqu'à présent et issues de deux réglementations distinctes.

Un décret en Conseil d'Etat devrait être pris prochainement en vue de permettre l'utilisation, par Aéroports de Paris des excédents de taxe parafiscale provenant de l'ancienne réglementation (décret 73-193 du 13.02.1973) ayant précédé les décrets de janvier 1984.

Le compte spécial d'aide aux riverains dispose encore de près de 50 millions de francs non utilisés.

Par ailleurs, Aéroports de Paris procède actuellement au remboursement, au profit des compagnies aériennes, des sommes perçues depuis 1984 au titre de la redevance pour atténuation des nuisances phoniques.

#### D. Météorologie

Le projet de budget s'établit comme suit :

##### Crédits de la Météorologie en 1989

Crédits	Montant (M.F.)	Part dans le total	Evolution 1989/1988
Moyens des services : D.O.	658,3	84 %	+ 6,4 %
Investissements : CP (A.P.)	125	16 %	- 2 %
<b>Total (D.O. + C.P.)</b>	<b>783,3</b>	<b>100 %</b>	<b>+ 5 %</b>

Les crédits de la Météorologie se montent à 783 MF, en augmentation de 5 %. Cette augmentation résulte pour l'essentiel de transferts de crédits du budget de l'Equipement et du Logement. Hors transferts, la hausse est de 2,7 %.

Trois observations peuvent être faites :

- concernant les équipements et la recherche, la plupart des actions s'insèrent dans le cadre des programmes arrêtés au niveau international (Meteosot-Eumetsot). Dans le cadre des actions internationales, la Réunion a été choisie comme le centre régional d'avertissement des cyclones tropicaux dans le sud-ouest de l'Océan indien.

- concernant le redéploiement des services parisiens de la Météorologie nationale, celle-ci est en cours depuis novembre 1987. Le Service central d'exploitation et le Centre de recherche météorologique dynamique, qui se trouvent actuellement à Paris, doivent être transférés à Toulouse. Ce mouvement vers Toulouse s'accompagnera

d'opérations de délocalisation en région parisienne et un regroupement des services éclatés (Boulogne Billancourt, le Bourget...) à Paris (avenue de l'Alma).

- concernant l'activité, on peut noter que sur les 38 millions de renseignements fournis par voie automatique à des usagers non aéronautiques, ceux qui arrivent en tête sont les représentants des médias -télévision, radio, presse- (34 %), les marins (16 %), les agriculteurs (15 %)...

En outre, les services se préparent activement à assister les Jeux olympiques de Savoie de 1992. Un réseau de stations automatiques, financées par le comité organisateur des jeux et installées en Savoie, Haute-Savoie et dans l'Isère, doit permettre des prévisions météorologiques plus affinées au moment des épreuves, grâce à une meilleure connaissance de la climatologie locale.

## E. La formation aéronautique

### 1. *Présentation générale*

Ainsi que l'indiquait votre commission dans son dernier rapport, la formation aéronautique sera, avec la préparation de la déréglementation, un des principaux problèmes qui se poseront aux pouvoirs publics (et aux compagnies) dans les prochaines années.

La brillante expansion du transport aérien français conduit à constater un **accroissement de la tension** qui s'était déjà manifestée courant 1987 sur le marché de l'emploi des pilotes de ligne et des pilotes professionnels de première classe.

Pour parer au plus pressé, mais aussi préparer le moyen terme, plusieurs initiatives sont intervenues en 1988, notamment sur le plan juridique :

- la collaboration de quelques écoles du secteur privé au centre-école de Saint-Yan,
- les stages proposés aux pilotes militaires en fin de contrat, la validation de licences étrangères,
- l'application de nouvelles règles sur la composition d'équipages,
- la réforme des brevets et licences.

### 2. *Le budget 1989*

La formation de pilotes est certainement, avec les bases aériennes, l'un des actions préservées par le budget de 1989.

Les crédits de formation aéronautique et de contrôle technique augmentent de 5,6 %.

Encore faut-il noter que :

- cette augmentation n'est, en vérité, qu'un rattrapage d'un retard accumulé depuis trois ans au moins : la dotation retrouve, en francs courants, pratiquement son niveau de 1984. Entre les deux, les prix ont augmenté de 18 %

**Aviation civile - Crédits de formation et de contrôle technique  
(Action 26)**

	1984	1985	1986	1987	1988	Prévisions 1989
(En millions de F)	184,9	171	165	174,9	179,2	189,2
Evolution francs courants	100	93	90	95	97	102,3
Evolution francs constants	100	87,9	82,9	84,7	84	86,9

- l'action recouvre des dépenses qui ne participent pas directement à la formation, notamment des dépenses de sécurité (renouvellement de la flotte, révision du centre d'entretien de Castelnaudary...).

En ce qui concerne plus spécialement la formation, les moyens des services ont été renforcés, avec cinq pilotes instructeurs supplémentaires, permettant normalement d'assurer la formation de 180 élèves pilotes de transport du SFACT, au lieu des 140 actuellement.

A noter toutefois que les demandes des services qui portaient sur GMF, n'ont été satisfaites qu'à hauteur des deux tiers, soit 4 MF.

Ce double constat amène à poser la question suivante : l'action de formation des pilotes est-elle suffisamment soutenue ?

L'analyse des crédits d'aviation légère et sportive, et notamment des aides de formation aéronautique aux aéroclubs permet de douter de la réponse.

### *3. Les crédits à l'aviation légère et sportive*

15,59 millions de francs sont inscrits au budget des Transports de 1989 en faveur de l'aviation légère et sportive, soit 0,31 % du budget de l'aviation civile. Il s'agit du retour, presque au franc près, à la dotation de 1981. A la différence, qu'entre les deux dates, les prix ont augmenté de 75 %...

Ces crédits ont évolué comme suit :

**Crédits d'aviation légère et sportive**

(milliers de francs)

Années	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Dotations</b>									
Formation aéronautique (ch. 43-29, art.80)	10.600	11.976	17.096	19.975	15.475	13.152	10.921	9.990	9.590
Equipement (crédits de paiement (ch. 53-22, art. 70)	5.000	5.000	4.000	5.000	7.000	8.000	5.000	6.000	6.000
<b>TOTAL</b>	<b>15.600</b>	<b>16.976</b>	<b>21.096</b>	<b>24.975</b>	<b>22.475</b>	<b>21.152</b>	<b>15.921</b>	<b>15.990</b>	<b>15.590</b>

S'agissant des subventions aux aéroclubs qui peuvent soutenir et participer à la formation des pilotes, l'analyse de l'évolution des crédits (chapitre 43-29, article 50) montre que les subventions connaissent deux phases bien distinctes :

- . une forte croissance entre 1981 et 1984 (+ 88 %),
- . une chute continue entre 1984 et 1989 (- 52 %).

Les crédits de formation aéronautique ont diminué de plus de moitié en 5 ans, sont inférieurs, en francs courants, de 10 % à leur niveau de 1981, et ne représentent, en francs constants, qu'à peine la moitié de leur niveau de 1981.

Cette année encore, les aides aux aéroclubs ont diminué de 4 %, .... 6,7 % en volume.

**Evolution des subventions aux aéroclubs (1)  
(1981 = 100)**

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Francs courants	100	113	161	188	146	124	103	94	90
Francs constants	100	101	131	143	105	86	69	61	52

(1) Ch. 43.29 art. 80.

Outre les conditions contestables dans lesquelles a été préparée cette mesure, cette baisse peut légitimement susciter des réactions d'inquiétude.

Elle confirme une baisse que les élus ont jugée à la fois excessive et inopportune, dans la mesure où les besoins de formation des pilotes ont été exprimés de façon unanime.

Par ailleurs, le légitime souci de rigueur budgétaire ne paraît pas avoir été appliqué avec la même force pour toutes les dépenses. En raison de l'urgence des besoins de formation, il aurait certainement dû être possible de reporter certaines dépenses.

**Cette analyse a conduit la Commission des Finances à adopter un amendement. La procédure parlementaire ne laisse pas d'autre choix que celui de réduire certains crédits. Cette réduction est purement indicative et votre commission espère vivement, de la part du Gouvernement, un rétablissement des crédits et un abondement de la dotation d'aide aux aéroclubs.**

## AMENDEMENT

### Article 32

Transports et Mer  
II - Aviation civile

Titre V : 1 799 290 000 F.

Réduire ces crédits de 2 000 000 F.

#### *Objet*

Alors même que les besoins en formation de pilotes de transport public vont être très importants dans les prochaines années, que des compagnies françaises s'appêtent à recruter des pilotes étrangers et que la France dispose, dans ce domaine, d'une infrastructure et d'atouts uniques en Europe, l'aide de l'Etat à l'aviation légère continue de diminuer pour atteindre 15,6 millions de francs au total, dont 9,39 millions de francs pour les aéroclubs.

C'est son plus bas niveau depuis 10 ans. C'est moins de la moitié de la dotation de 1984. C'est à peine son niveau de 1981... Mais, entre les deux, les prix ont augmenté de 75 %.

Des crédits pourraient être prélevés au titre V.

Ces crédits dégagés pourraient, très utilement être affectés au titre IV, chapitre 43-29, article 80 « formation aéronautique », relatif à l'aide de l'Etat aux aéroclubs.

**Réunie le mardi 25 octobre 1988, 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 (Transports et mer II, Aviation civile et III Météorologie).**

**La Commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits pour 1989 de l'Aviation civile et de la Météorologie.**