

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

## RAPPORT GENERAL

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 1990, considéré comme ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution,*

Par M. Roger CHINAUD,

*Sénateur.*

*Rapporteur général.*

---

TOME III

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

**ANNEXE N° 19**

**EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER**

**III. AVIATION CIVILE et**

**IV. METEOROLOGIE**

*Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, *vice-présidents* ; MM. Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Roger Chinaud, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Goetschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe 15), 925 (tome IV) et T.A 181.

Sénat : 38 (1989-1990).

## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS</b> .....	5
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	6
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	9
<b>PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DES CRÉDITS</b> .....	11
<b>I. — Aviation civile</b> .....	11
<b>A. — Présentation générale</b> .....	11
<b>B. — Principales mesures nouvelles</b> .....	13
1. Dépenses ordinaires .....	13
2. Dépenses en capital .....	14
<b>II. — Météorologie</b> .....	18
<b>DEUXIÈME PARTIE : OBSERVATIONS ET PRÉSENTATION PAR ACTION</b> .....	19
<b>I. — Le transport aérien</b> .....	19
<b>A. — Données communes aux compagnies nationales</b> .....	19
1. La conjoncture dans le domaine aérien .....	19
2. La déréglementation .....	20
<b>B. — Air France</b> .....	23
1. Les résultats .....	23
a) Le trafic .....	23
b) Les résultats financiers .....	24
2. Les perspectives .....	26
a) Les investissements .....	26
b) Les interrogations .....	28
<b>C. — Air Inter</b> .....	29
1. Les résultats .....	29
2. Les perspectives .....	30
a) Les investissements .....	30
b) La question européenne .....	31

	Pages
<b>II. — La construction aéronautique</b> .....	33
<b>A. — Présentation générale</b> .....	33
1. Observations générales sur les crédits et les avances remboursables ....	33
2. Evolution du marché .....	35
a) L'industrie aéronautique civile française .....	35
b) L'industrie aéronautique mondiale .....	36
<b>B. — Aérospatiale</b> .....	37
1. Principaux résultats .....	37
2. Les relations financières avec l'Etat .....	39
<b>C. — Airbus</b> .....	41
1. Principaux résultats .....	41
2. L'incidence sur le commerce extérieur .....	43
a) Impact global .....	44
b) Impact net .....	45
<b>D. — La S.N.E.C.M.A.</b> .....	47
1. Les résultats .....	47
a) Principaux résultats .....	47
b) Les relations financières avec l'Etat .....	48
2. Les perspectives .....	49
<b>III. — La formation aéronautique</b> .....	52
1. L'aide à l'aviation légère et sportive .....	52
2. Les autres crédits de formation .....	53
<b>VI. — Les aéroports</b> .....	55
<b>A. — Aéroports de Paris</b> .....	55
<b>B. — Les redevances aéroportuaires, les taxes de sûreté</b> .....	56
- Article 24 du projet de loi de finances .....	56
1. L'impact des taxes aéroportuaires sur la compétitivité des aéroports ...	56
2. L'impact de la taxe de sûreté sur les équipements de sûreté .....	58
<b>ANNEXES : Situation des montages des productions Airbus</b> .....	62

## **PRINCIPALES OBSERVATIONS**

• **La commission reste attentive aux conditions d'application de la déréglementation sur le transport aérien français. A l'approche de la seconde phase de libéralisation du transport aérien en Europe, qui pourrait avoir des conséquences fondamentales pour les compagnies et les usagers français, elle souhaite ardemment que les pouvoirs publics définissent une position claire sur cette question.**

• **La commission suit précisément l'état des remboursements d'avances et se félicite de la parfaite transparence des pouvoirs publics et des industriels dans ce domaine.**

• **La commission s'inquiète de la situation de la SNECMA qui, malgré un succès commercial exceptionnel dans le domaine civil, semble conserver une situation financière fragile. Elle enregistre avec inquiétude les nombreuses critiques formulées par la Cour des Comptes sur la société, mais considère que les perspectives de la société sont encourageantes.**

• **La commission se félicite de l'appui à l'aviation légère et sportive, en particulier du soutien aux aéroclubs. Ceci constitue un succès incontestable de la Commission des Finances du Sénat qui s'était longuement préoccupée de ces questions en 1989.**

• **La commission souhaite une modification de l'article 24 du projet de loi de finances pour 1989 relatif au doublement de la taxe de sûreté sur les aéroports. Elle relève que si l'objectif de fonds du relèvement de cette taxe n'est pas remis en cause, en revanche, le décalage majeur entre les recettes attendues et les dépenses qu'elles sont censées destiner financer, n'est pas acceptable. Elle observe que le Gouvernement ne doit pas se constituer des "ressources de poche" sous prétexte d'augmenter la sécurité. Elle observe également que le produit de cette taxe est aujourd'hui supporté en fait pratiquement par les seules compagnies françaises, ce qui n'est pas acceptable et que le doublement de la taxe peut nuire à la compétitivité des plates-formes aéroportuaires. Elle propose enfin d'attribuer le recouvrement de la taxe aux services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.**

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 25 octobre 1989, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen du budget de l'Aviation civile pour 1990 (Equipement, Logement, Transports et Mer : III. 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). Il a suggéré une modification de l'article 24 du projet de loi de finances pour 1990.

Un très large débat a suivi cet exposé au cours duquel sont intervenus MM. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, Louis Perrein, Yves Guéna, Maurice Couve de Murville, Henri Goetschy, René Monory, Maurice Blin, Ernest Cartigny, Jean Arthuis, Roger Chinaud, rapporteur général et Christian Poncelet, président.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, s'est félicité de l'amélioration de la coopération entre les différentes commissions. Il a partagé les observations du rapporteur spécial tout en observant que la commission à laquelle il appartient s'était vivement émue en 1988 de l'insuffisante qualité de service offert aux usagers d'Air Inter.

En réponse à M. Louis Perrein qui s'était inquiété des observations du rapporteur spécial sur la taxe de sûreté et sur la formation des pilotes, M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a rappelé que la taxe de sûreté était bien une taxe fiscale dont l'évolution peut être suivie dans le budget de l'Etat (tableau des voies et moyens). Cette taxe a été instituée en 1986 pour financer les équipements de sûreté. "Aéroports de Paris" n'est pas gestionnaire de cette taxe mais en est seulement l'ordonnateur secondaire. Le décalage des recettes estimées et des dépenses effectivement engagées par le budget de l'aviation civile ne peut manquer d'être relevé. Par ailleurs, il est curieux de constater que la quasi-totalité du produit de cette taxe provient des compagnies françaises alors même qu'elle devrait être d'application générale.

M. Roger Chinaud, rapporteur général, a apprécié la présentation de M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, et a suggéré d'étudier conjointement un amendement à l'article 24 du projet de loi de finances.

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial**, a également noté qu'il y a une bonne coopération entre les centres d'Etat du S.F.A.C.T. (service de formation aéronautique et de contrôle technique) et des compagnies françaises, que ce point n'est pas remis en cause mais qu'il faudrait peut-être réfléchir à un recentrage des actions de l'Etat.

En réponse à M. Yves Guéna qui s'interrogeait sur le financement des programmes aéronautiques et les conditions de remboursement des avances, ainsi que les difficultés de la SNECMA, **M. Marcel Fortier, rapporteur spécial**, a indiqué que les avances sont remboursées en cas de succès mais qu'il faut atteindre un certain seuil de livraisons. C'est pourquoi, en dépit du succès des commandes, l'A 320 ne génère pas encore de remboursement. Le système des avances fonctionne cependant correctement : ainsi, en 1988, le montant des remboursements s'élève pour Aérospatiale à 407 millions de francs et pour la SNECMA à 869 millions de francs. Comme suite à une proposition de M. Jean Arthuis, il s'est engagé à récapituler, dans un même tableau, les différentes avances et différents montants remboursés.

Il a, par ailleurs, indiqué, que les programmes actuellement financés sont principalement l'A 330, long courrier bimoteur et l'A 340, très long courrier quadrimoteur. En revanche, il n'y a pas de dotation concernant l'A 321 qui est une version allongée de l'A 320 (185 places au lieu de 150).

Il a enfin indiqué concernant la SNECMA que le problème principal est lié à l'évolution des taux de change compte tenu du délai important entre la conception, la réalisation et la vente des moteurs d'avions. Ce problème n'est cependant pas le seul et selon la Cour des comptes la société semble avoir eu des difficultés à transformer son succès commercial sur le marché civil en succès financier en raison de pratiques commerciales assez différentes de celles du marché militaire (concessions sur les prix, paiements inférieurs à la livraison, etc...).

En réponse à MM. Maurice Couve de Murville et René Monory qui s'interrogeaient sur l'incidence d'Airbus sur le commerce extérieur, **M. Marcel Fortier, rapporteur spécial**, a relevé que cette évaluation était en effet difficile en raison des participations nombreuses de constructeurs étrangers et qu'il fallait bien distinguer l'impact commercial total, tel qu'il est évalué par les douanes, et l'impact net compte tenu des participations extérieures. Ainsi, 100 d'exportations ont été précédés d'environ 70 d'importations. Au total, les exportations d'Airbus représentent 15 milliards de francs en 1988, soit en net 5 milliards de francs déduction faite des parts extérieures. Ces exportations contribuent de façon significative à réduire le déficit industriel de la France. Ces différents points ont été examinés de façon précise dans le bulletin mensuel de conjoncture de la commission des finances du mois de juin 1989.

En réponse à M. Henri Goetschy qui déplorait la rupture de charges dans l'accès aux aéroports parisiens, **M. Marcel Fortier, rapporteur spécial**, a précisé que ce point devrait être examiné en liaison avec la région Ile-de-France.

En réponse à M. Maurice Blin qui l'interrogeait sur les regroupements éventuels des compagnies en France et en Europe, il a noté que la situation en France était au point mort, à l'exception des affrètements croisés entre Air France et Air Inter, et qu'Air France menait par ailleurs une politique de collaboration avec Lufthansa.

Il a également indiqué à M. Maurice Blin qu'il se proposait de l'associer aux prochaines rencontres et entretiens qu'il aurait avec les plus hauts responsables de l'aviation civile concernant les propositions allemandes en matière de gestion du G.I.E. Airbus Industrie et de localisation des implantations.

Sur l'initiative de M. Christian Poncelet, président, et à la suite de l'intervention de M. Ernest Cartigny, il s'est engagé à étudier les conditions de recours aux pilotes étrangers.

Enfin, la commission a décidé, à la majorité, d'étudier un amendement à l'article 24 relatif au doublement de la taxe de sûreté. La commission a également décidé à l'unanimité de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'aviation civile et de la météorologie pour 1990.

## **AVANT-PROPOS**

**Mesdames, Messieurs,**

**L'aviation civile a connu au cours de ces derniers mois un certain emballement. Les prises de commande de l'important marché de la construction aéronautique (8.000 appareils d'ici 2010, soit un avion par jour pendant vingt ans) se sont accélérées. Elles sont à l'origine de certaines tensions de production, mais aussi de réussites spectaculaires. L'Airbus A 320 consolide son succès en acquérant peu à peu une réputation de leader mondial des avions de type court/moyen courrier. L'avion a enregistré plus de ventes que tout autre appareil à un stade similaire du programme.**

**Les ventes d'Airbus au cours des six premiers mois de l'année ont représenté 15,9 milliards de francs, soit la moitié du déficit industriel du premier semestre.**

**La France confirme ainsi une longue tradition aéronautique. Le budget de l'aviation civile en est l'une de ses composantes.**

## PREMIERE PARTIE

### PRESENTATION DES CREDITS

#### I - AVIATION CIVILE

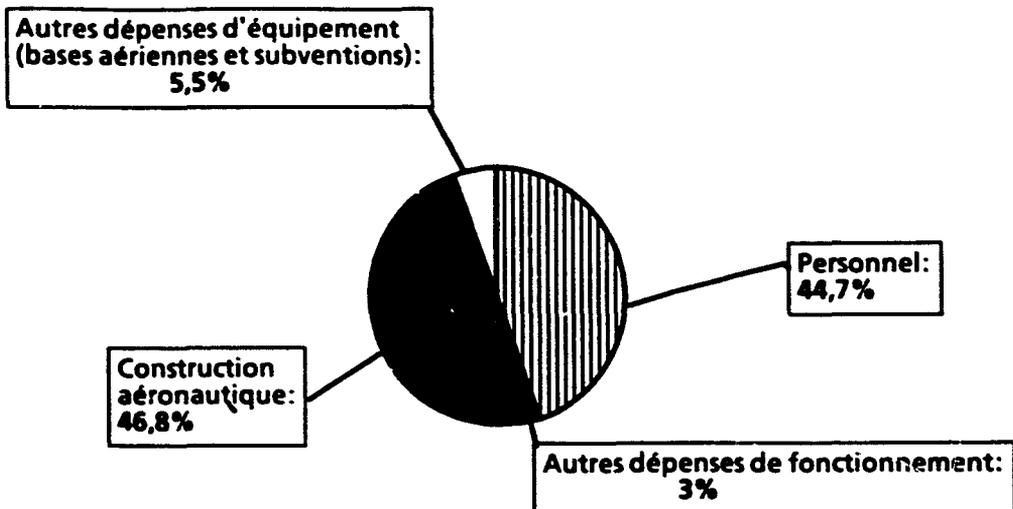
##### A. PRESENTATION GENERALE

Le budget de l'Aviation civile, soit 5.641 millions de francs, représente 10,3 % du budget total des transports qui se monte à 54,7 milliards de francs. Il est en augmentation de 13,5 %.

Cette augmentation est bien répartie entre les dépenses de fonctionnement, sous l'effet notamment des revalorisations des indemnités du personnel de la navigation aérienne, et les dépenses en capital, en raison de la poursuite des programmes aéronautiques (A.330-A.340).

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

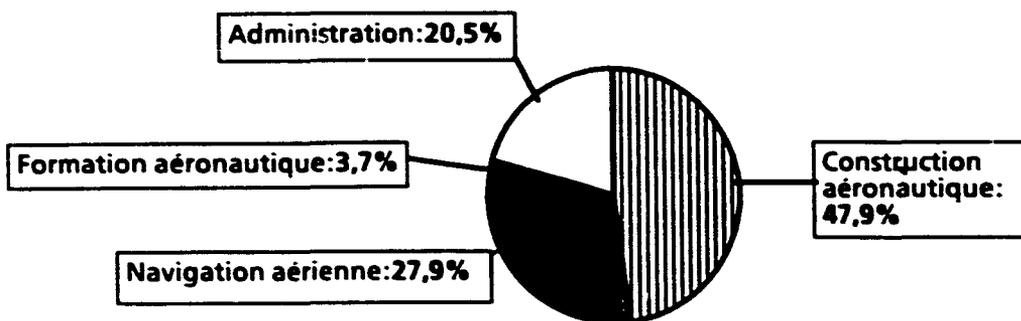
AVIATION CIVILE  
REPARTITION PAR NATURE DE CREDITS



**BUDGET DE L'AVIATION CIVILE 1990  
PRÉSENTATION PAR NATURE DE CRÉDIT**

Crédits	Montant des crédits (MF)		Part dans le total (1990) (En pourcentage)	Variation 1990/1989 (En pourcentage)
	1989	1990		
<b>Dépenses ordinaires</b>				
Moyens de fonctionnement .....	2 402	2 678,9	47,5	+ 11,5
dont personnel .....	(2 237)	(2 520)	(44,7)	(+ 12,6)
Interventions (subventions au transport aérien) .....	10,4	12,6	0,2	+ 21,1
<b>Total dépenses ordinaires</b>	<b>2 412,4</b>	<b>2 691,5</b>	<b>47,7</b>	<b>+ 11,5</b>
<b>Dépenses en capital (Aides à la construction aéronautique)</b>				
Crédits de paiement .....	2 556,9	2 950	52,3	+ 15,4
Autorisations de programme .....	(2 708,9)	(3 158,7)	(100)	+ 16,6
<b>Total (dépenses ordinaires + crédits de paiement) .....</b>	<b>4 969,3</b>	<b>5 641,5</b>	<b>100</b>	<b>+ 13,5</b>

**AVIATION CIVILE  
REPARTITION PAR ACTIONS**



**BUDGET DE L'AVIATION CIVILE 1990**  
**PRÉSENTATION PAR ACTION**  
(Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital.)

Actions	Crédits demandés (MF)		Part dans le total des crédits (En pourcentage)	Variation 1990/1989 (En pourcentage)
	Pour 1989	Pour 1990		
22. Transport aérien .....	0,9	0,1	»	- 90
23. Construction aéronautique .....	2 331	2 700,6	47,9	+ 15,8
24. Navigation aérienne (circulation en route) .....	1 127,6	1 335,1	23,7	+ 18,5
25. Bases aériennes et navigation aériennes (approche et atterrissage)	213,3	238,3	4,2	+ 11,7
26. Formation aéronautique .....	189,2	207,6	3,7	+ 9,7
60. Administration générale .....	1 107,3	1 159,7	20,5	+ 4,7
<b>Total aviation civile .....</b>	<b>4 969,3</b>	<b>5 640,5</b>	<b>100</b>	<b>+ 13,5</b>

## B. MESURES NOUVELLES

### 1. Dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires se montent à 2.691,5 millions de francs soit 47,7 % du budget. Elles augmentent de 279 millions de francs, soit + 11,5 % par rapport à 1989. Cette progression est le résultat de trois effets :

- l'incidence des diverses mesures de revalorisation des rémunérations et des indemnités, compte tenu de l'importance des effectifs (9.885 personnes en 1990). Il s'agit notamment de l'effet en année pleine de l'attribution à l'ensemble du personnel civil de deux points d'indice, et de diverses revalorisations indemnitaires (primes d'heures de vol...),

- l'incidence des modifications appliquées au personnel de la navigation aérienne, en application des protocoles d'accord de 1987 et 1988. Il s'agit pour l'essentiel, d'une part des créations

(102) et transformations d'emplois, d'autre part des revalorisations indemnitaires (coût annuel 135 millions de francs environ).

• les subventions progressent de 21 % sous l'effet de deux mouvements contraires :

- le résidu de la subvention aux compagnies aériennes est supprimé (- 750.000 francs),

- en revanche, les crédits de formation et de soutien aux aéroclubs augmentent fortement (12,6 millions de francs, soit + 31 %) après une chute continue depuis 7 ans. Ceci est un succès incontestable de la Commission des Finances du Sénat qui s'était nettement prononcée sur ce point lors de la loi de finances pour 1989.

Ce point sera détaillé dans le cours du rapport (voir ci-après "observations").

## **2. Dépenses en capital**

Les dépenses en capital se montent à 2.950 millions de francs (en crédits de paiement). Elles augmentent de 393 millions de francs, soit + 15,3 %. Ces dépenses se répartissent en différents volets inégaux : les crédits, affectés aux programmes de construction aéronautique sous la forme d'avances remboursables, forment 90 % du total. Le solde étant affecté aux autres dépenses (bases aériennes, subventions...).

### *a) les programmes aéronautiques civils*

Le chapitre 53.22 est l'épine dorsale du budget : 2.623 millions de francs en crédits de paiement, soit 46,5 % du total, 2.808 millions de francs en autorisations de programme, soit 89 % du total. Ces crédits progressent de 16 %. Leur répartition est cependant profondément remaniée en fonction du rythme de développement des programmes :

• pour les avions

- de la montée en puissance du programme Airbus A.330-A.340, L'A.330 est un moyen/long courrier bimoteur. L'A.340 est un très long courrier quadrimoteur qui sera mis en service en

1992. 1,3 milliard d'autorisations de programme est affecté à ce programme. Le soutien de l'Etat est de 60 % des dépenses de l'industriel.

- de l'achèvement normal du programme Airbus A.320 bi-réacteur court/moyen courrier de 150 places (51 millions de francs d'autorisations de programme). L'aide de l'Etat s'élève à 75 % des dépenses d'Aérospatiale.

- de la poursuite d'un programme d'équipement de bord destiné aux Airbus long courrier. (trains d'atterrissage, régulateurs d'air...) 134 millions de francs sont affectés à ce titre.

• pour les moteurs

- de l'accélération du programme CFM 56, mené en coopération paritaire avec General Electric. Il s'agit du CFM 56-5 A1 qui équipe les A.320 et du CFM 56-5C2 destiné à l'A.340. Le soutien de l'Etat s'élève respectivement à 75 % et 65 % des dépenses de la SNECMA. 841 millions de francs sont affectés à ce titre.

- de l'absence de perspectives commerciales pour le programme THR, turboréacteur à hélices rapides. Les crédits passent de 112 à 22 millions de francs. Le soutien de l'Etat est de 60 %.

- de la poursuite d'un plan d'action technologique, sur les parties haute pression des moteurs civils. 96 millions de francs sont affectés à ce titre. Le soutien de l'Etat est de 60 %.

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PRINCIPAUX PROGRAMMES  
DE CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE**

(Avances remboursables.)

Programmes	Autorisations de programme (MF)		Pourcentage dans le total des crédits	Variation par rapport à 1989
	1989	1990		
Ensemble construction aéronautique .....	2 421	2 808	100	+ 16
Airbus A 320 .....	192	51	1,8	- 73
Airbus A 330 et A 340 .....	909	1 313	46,7	+ 44
Équipement de bord .....	125	134	4,8	+ 7
C.F.M. 56-5 .....	563	841	30	+ 49
Moteurs Propfan-THR .....	112	22	0,8	- 80
Plan d'action technologique .....	60	96	3,4	+ 60

*b) les autres dépenses d'équipement*

• les équipements des bases aériennes

Les crédits progressent fortement (+ 10 % en crédits de paiement, à 170 millions de francs, + 25 % en autorisations de programme à 206 millions de francs). L'essentiel de la majoration est affectée aux travaux de sûreté, soit 105 millions de francs au total.

Cette mesure budgétaire est complétée par l'article 24 du projet de loi de finances pour 1990 qui double la taxe de sûreté sur les aéroports. Le gain de cette mesure est évalué à 160 millions de francs, le produit total serait de 320 millions de francs.

On peut s'étonner du décalage important entre les recettes perçues et les dépenses effectivement engagées qu'elles sont censées financer. Sans omettre la règle de non affectation des recettes, il paraît nécessaire de réduire cet écart, et d'abonder en conséquence les crédits d'équipements de sûreté.

Cette question sera examinée dans la suite du rapport (voir pages 55 et suivantes).

• les subventions aux dépenses et recherches (96,5 millions de francs du total soit + 20 %)

Le poste principal est la réalisation d'une soufflerie transonique européenne (E.T.W.). La phase d'étude a été lancée en 1985. 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, 58 millions de francs sont prévus à ce titre en 1989.

La répartition des financements entre les différents partenaires est la suivante :

FINANCEMENT DE L'E.T.W.

(En pourcentage.)

	Phase préliminaire	Édification	Exploitation
France .....	31	28	31
Royaume-Uni .....	31	28	31
R.F.A. ....	31	38	31
Pays-Bas .....	7	6	7

## II - METEOROLOGIE

Le projet de budget s'établit comme suit :

### CRÉDITS DE LA MÉTÉOROLOGIE EN 1990

Crédits	Montant (MF)		Part dans le total (pourcentage)	Evolution 1990/1989 (pourcentage)
	1989	1990		
Moyen des services : D.O. ....	658,3	672,3	83,7	+ 2,1
Investissement :				
- crédits de paiement .....	125	131,5	16,3	+ 5,2
- autorisations de programme .....	(125)	(129,5)		(+ 3,6)
Total (D.O. + C.P.) .....	783,3	803,8	100	+ 2,6

Les crédits de la Météorologie se montent à 803,8 millions de francs, en augmentation de 2,6 %. Cette augmentation résulte pour l'essentiel de la transformation d'emplois, de la revalorisation indemnitaire, ainsi que de la poursuite des travaux d'équipement (services Météo d'Aix en Provence...).

Les craintes qu'a pu manifester le personnel devant l'éventualité d'un "budget annexe de la météorologie" sont à l'origine du conflit social survenu cet été. Beaucoup de ces craintes sont pourtant injustifiées, car la création d'un budget annexe n'a aucune incidence sur la situation des personnels. Une revalorisation du régime indemnitaire a été décidée en juillet dernier.

## **DEUXIEME PARTIE**

### **OBSERVATIONS ET PRESENTATION PAR ACTION**

#### **I. LE TRANSPORT AERIEN**

##### **A. GENERALITES : DONNEES COMMUNES AUX COMPAGNIES FRANÇAISES**

Les années 1988-1989 auront été marquées par une forte croissance des activités de transport aérien, ainsi que par l'application progressive de la déréglementation du transport aérien.

##### **1. La conjoncture dans le transport aérien**

Le transport aérien français a connu en 1988 une croissance d'environ 8 %, mesurée selon les indicateurs habituels, soit un taux supérieur à celui du trafic aérien mondial enregistré par l'OACI (7 %).

La France a conservé en 1988 sa 5<sup>e</sup> place au tableau des grands transporteurs aériens mondiaux, qu'il s'agisse du trafic régulier global (domestique et international) après les Etats-Unis, l'URSS, le Japon et la Grande-Bretagne ou en trafic régulier international seulement (après les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon et la République fédérale d'Allemagne).

Le fort développement des vols à la demande est une autre caractéristique du transport aérien français. L'augmentation du nombre des immatriculations d'aéronefs, 452 en 1988 contre 359 en 1987 et en 1986, est également un signe de vitalité.

L'incidence du transport aérien sur les échanges extérieurs est très importante, avec un solde positif de 3,15 milliards de francs.

Le trafic des principales compagnies françaises s'établit comme suit :

COMPARAISON DU TRAFIC PASSAGERS ET FRET D'AIR FRANCE,  
D'U.T.A., D'AIR INTER ET DE T.A.T. ET DU TRAFIC MONDIAL  
O.A.C.I. DE 1986 À 1988

	Passagers (en millions de passagers-km)					Fret (en millions de tonnes-km)				
	1986	1987	1988	1987/1986 %	1988/1987 %	1986	1987	1988	1987/1986 %	1988/1987 %
Trafic mondial régul. ....	1 451 000	1 591 000	1 696 000	+ 9,7	+6,6	43 170	48 350	53 600	+ 12	+ 10,8
Air France .....	27 641	31 671	34 463	+ 14,6	+ 8,8	2 675	2 950	3 161	+ 10,3	+ 7,1
U.T.A. ....	5 474	5 697	5 531	+ 4,1	- 2,9	441	442	510	+ 0,2	+ 15,4
Air Inter .....	6 421	6 975	7 975	+ 8,6	+ 7,4	19,4	23,2	27,4	+ 19,6	+ 18,1
T.A.T. ....	241	275	297	+ 7,5	+ 7,7	»	»	»	»	»
Total des 4 compa- gnies françaises ..	39 777	44 618	47 786	+ 12,1	+ 7,1	3 135,4	3 415,2	3 698,4	+ 8,9	+ 8,3

## 2. La déréglementation

Le transport aérien français est à la veille d'une étape décisive dans la déréglementation. Conformément à la décision du Conseil des ministres des Communautés européennes du 14 décembre 1987 (reprenant un "compromis" du 30 juin 1987), une première étape est intervenue le 1er janvier 1988. Le Conseil, au vu des résultats obtenus, adoptera avant le 30 juin 1990 une nouvelle série de mesures.

a) *La première étape de libéralisation* est entrée en vigueur le 1er janvier 1988, pour une durée de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier 1991. Elle contient trois volets :

- **Les tarifs.** La directive tarifaire introduit deux innovations fondamentales, de nature à renforcer une politique de bas tarifs promotionnels :

- . le dépôt unilatéral des tarifs est autorisé. Désormais, toute compagnie peut déposer auprès des autorités un tarif sans être obligée de consulter au préalable les compagnies partenaires,
- . l'approbation gouvernementale est automatique pour les tarifs promotionnels qui sont inscrits dans des "zones de flexibilité". Ces zones, auxquelles sont associées des conditions réglementaires, sont larges ; elle peuvent aller jusqu'à 45 % du tarif de base.

- **La capacité.** Les accords aériens intergouvernementaux seront modifiés de manière à supprimer toute répartition à égalité de la capacité, jugée par la Commission comme étant de nature à paralyser le développement du trafic. La décision du Conseil introduit pour les deux premières années une fourchette de 45/55 qui passera à 40/60 la troisième année.

- **L'accès au marché**

. La multidésignation. La réforme communautaire édicte le principe de la multidésignation par lequel un Etat pourra nommer plusieurs de ses compagnies pour desservir un autre Etat. Si la multidésignation par pays est facile à mettre en oeuvre, il n'en va pas de même pour la multidésignation par route (entre deux villes données). Il faut en effet s'assurer que les nouvelles compagnies trouveront un trafic suffisant sur les lignes qu'elles veulent desservir. C'est pourquoi il a été prévu de fixer, dans la première année, un seuil minimum de 250.000 passagers par an, qui passe à 200.000 passagers la seconde année puis à 180.000 la troisième année.

. La combinaison des points. La combinaison des points permet à un transporteur de relier son pays d'origine à, par exemple, deux villes situées dans deux autres Etats de la CEE, sans cependant pouvoir prendre des passagers entre ces deux villes. C'est le principe dit des droits nus qui est désormais autorisé.

b) *La deuxième étape* peut être beaucoup plus importante pour le transport aérien français.

Le Conseil, au vu des résultats obtenus, adoptera avant le 30 juin 1990 une nouvelle série de mesures destinées à constituer la seconde phase de la libéralisation du transport aérien en Europe pour une entrée en vigueur en 1991.

Le "second paquet" de libéralisation proposé par la Commission européenne comprend deux dispositions centrales qui pourraient être déterminantes pour le transport aérien.

La première concerne la liberté tarifaire. Aujourd'hui les tarifs des compagnies doivent être acceptés par les États des deux pays. La commission propose de renverser "la charge de la preuve", en édictant le principe de liberté tarifaire et de la libre fixation des tarifs, sauf opposition conjointe des deux États.

La seconde concerne l'ouverture du cabotage, à savoir le droit pour un transporteur d'embarquer des passagers dans un état qui n'est pas l'état d'enregistrement du transporteur et de les débarquer dans le même état.

En d'autres termes, le marché domestique français, qui est le plus important d'Europe, serait désormais ouvert aux compagnies européennes.

Il va sans dire que pour nombre de compagnies intérieures, cette mesure créerait une situation juridique et économique nouvelle de la toute première importance.

Actuellement, ces propositions de la Commission n'ont pas l'accord des États. La France est le pays le plus exposé par cette initiative et cette question doit être suivie avec une grande vigilance.

c) Par ailleurs, la question centrale de la déréglementation déborde le seul cadre européen et nous renvoie aux *conditions de concurrence internationale* : que fera l'Europe à l'égard des pays tiers ?

L'interrogation de votre commission en 1988 reste d'actualité, aucun progrès n'ayant été fait sur ce point : "dans quelles conditions les compagnies extérieures à la communauté pourront-elles faire du trafic communautaire ?" Certes, la compétition a en elle-même ses limites et ce n'est pas un hasard si, devant la chute du coefficient de remplissage, les autorités américaines ont refusé le droit à une compagnie américaine supplémentaire de desservir la France.

Mais, 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 ?

Une restructuration européenne paraît inéluctable. En effet, d'une part, la réciprocité, même prévue par les textes, peut s'avérer inégale dans les faits. Ainsi, selon un accord bilatéral entre la France et les États-Unis, les compagnies d'un État peuvent partir de tous les points de l'État d'origine vers un

nombre de points limités de l'autre Etat. Le pavillon français est naturellement pénalisé par cette clause puisque les compagnies américaines peuvent partir de tous les points des Etats-Unis en direction de Paris et quelques autres villes, c'est-à-dire en fait, en France entière, alors que le pavillon national peut partir de tous les points de France (en fait Paris) et desservir quelques points seulement : la réciprocité juridique entraîne une inégalité de fait.

D'autre part, 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.

## B. AIR FRANCE

### 1. Les résultats

#### a) Le trafic

Air France a connu un développement important de son trafic. Deux points doivent être soulignés :

- Air France a regagné des parts du marché. Sa croissance sur le trafic passager est depuis deux ans supérieure à celle du trafic mondial (voir tableau en présentation générale) et aux compagnies européennes. Les résultats du fret, en revanche, sont plutôt inférieurs à la moyenne.

#### PRINCIPAUX RÉSULTATS DES COMPAGNIES EUROPÉENNES

(En pourcentage.)

Activité Evolution 1988/1987	Air France	British Airways	Alitalia	KLM	DLH	Swissair	SAS	AEA
Trafic passagers (PKT) .....	+ 8,4	+ 2,5	+ 2,3	+ 6,7	+ 7,2	+ 4,3	+ 6,6	+ 5,8
Trafic fret (TKTF) .....	+ 7,9	+ 8	+ 13,3	+ 8,9	+ 7,3	+ 10,8	+ 4,6	+ 10,6

- Air France n'a pas souffert sur des trafics qu'elle jugeait menacés :

- . le trafic américain en premier lieu, qui progresse dans la moyenne du trafic de la compagnie,
- . le trafic des DOM en second lieu. La desserte aérienne des DOM, assurée jusqu'en 1986 par la seule compagnie Air France, a été ouverte aux compagnies de transport à la demande (Minerve, Point Air, puis Aéromaritime).

Leur succès est incontestable : elles assurent aujourd'hui près du quart d'un trafic qui a été en forte croissance. Air France a certes perdu, en 1988, 8 points des parts de marché, mais a augmenté son trafic de 9,6 %.

DESSERTES DES DOM (Antilles + Réunion)

	Part 1987	Part 1988	Progression en volume 1988/1987
Air France .....	84 %	76 %	+ 9,6 %
Autres compagnies .....	16 %	24 %	+ 81,6 %
Trafic total (millions de passagers) .....	1,15	1,39	+ 20,8 %

*b) Les résultats financiers*

Dans ce contexte porteur, la compagnie a enregistré en 1988 de très bons résultats. Les recettes ont augmenté sous l'effet de la hausse du trafic, de la hausse des tarifs, compensée par une baisse de la recette unitaire fret due à la baisse du dollar.

Les dépenses augmentent modérément sous l'effet de coefficients d'occupation records, et d'une stabilisation du prix du carburant à un niveau modéré (en francs constants, le poste carburant, qui représente 12 % des dépenses, a diminué de moitié en cinq ans).

En revanche, les résultats financiers pour l'année 1989 devraient être notablement moins bons. Cette évolution, d'autant plus regrettable que la compagnie nationale bénéficiait, avec le bicentenaire, d'un contexte particulièrement porteur, est notamment due aux effets des affrètements d'avions.

Le tableau ci-après retrace les principaux indicateurs usuels.

**AIR FRANCE - RÉSULTATS**

(En millions de francs.)

	1984	1986	1987	1988	Variation 1988/1987
Chiffre d'affaires .....	30 286	27 753	28 914	31 348	+ 8,4 %
Capacité d'autofinancement ...	2 841	2 625	2 674	3 612	+35 %
Résultat courant avant impôt ..	1 211	1 119	1 480	1 769	+19,5 %
Résultat net .....	729	677	716	1 208	+68,7 %

Deux résultats particuliers sont à noter :

Toutes les filiales d'Air France sont bénéficiaires, avec au total un résultat net de 138 MF, en augmentation de 12 % par rapport à 1987. La filiale Air Charter confirme sa percée (2 millions de passagers) avec une forte progression du chiffre d'affaires de 10 % (1589 MF) et un bénéfice de 48,9 MF.

L'année s'est avérée bien meilleure pour la société Méridien après de vigoureuses mesures d'assainissement qu'imposaient quelques difficultés ou déboires évoqués par la Cour des Comptes en 1987.

Deux nouvelles filiales ont été créées en 1988, l'une, SODEXI, par le développement du fret express international, avec la participation de la poste (20 %) et de T.A.T. ; l'autre Euroberlin, dont Air France et Lufthansa sont actionnaires respectivement à hauteur de 51 % et 49 %.

Pour la deuxième année consécutive, l'exploitation du concorde a été globalement bénéficiaire, sans contrepartie de l'Etat, notamment grâce aux vols charters qui constituent 20 % des recettes. Le résultat d'exploitation est de 80 MF. Le résultat net après amortissement (sur la base d'une durée de vie approximative de 17 ans) est de 6,3 millions, soit légèrement inférieur aux résultats de 1987.

**RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU CONCORDE**

(Millions de francs.)

	1984	1985	1986	1987	1988
Recettes .....	591,5	597	517,9	595	621,6
Dépenses .....	525,2	511,2	503	509,5	541,2
Total compagnie (avant amortissements et charges financières)	+ 66,2	+ 86,2	+ 14,9	+ 85,3	+ 80,2
Amortissements et charges financières .....	- 140,3	- 126,5	- 60,4	- 77,8	- 73,9
Résultat .....	- 74,1	- 31,8	- 45,5	+ 7,7	+ 6,5
Contreparties de l'État .....	+ 106,6	+ 76,2	+ 50,1	»	»
Total net pour Air France .....	+ 32,5	+ 44,4	+ 4,7	+ 7,7	+ 6,5

**2. Les perspectives**

*a) Les investissements*

La flotte d'Air France se compose de 110 appareils. Pour les six prochaines années (1989-1996), les commandes fermes portent sur 61 avions (19 A.320, 4 A.310, 7 A.340, 12 B.737, 19 B.747).

Les A.320 (9 unités au total en 1989) sont destinés à remplacer les B.727 de la première génération, livrés à la compagnie de 1968 à 1972. Les commandes totales portent sur 26 appareils; Dès 1990, la flotte A.320 devrait assurer près du quart de la production du réseau Europe.

Il n'est pas encore possible d'estimer le gain qui résulte de l'A.320 ; les gains de consommation carburant (entre 4 et 6 % par rapport à un B.727) notamment sont encore compensés par les frais financiers et frais techniques liés à l'introduction d'un nouvel appareil.

Pour les quatre prochaines années, ce programme d'investissement représente un volume annuel moyen de près de 5 milliards de francs. Encore ces investissements avions ne représentent que les 2/3 du total des investissements de la compagnie. Le besoin total de financement (investissements +

remboursements de dettes) oscille chaque année autour de 9,3 milliards de francs. L'autofinancement est prévu à hauteur de 43 % en moyenne.

Dans le but de dégager des ressources propres et de réduire le montant des impositions, la société a recours depuis peu à la procédure de leasing (location d'avions), et surtout de lease-back (vente d'avions suivie d'une location à la compagnie). Interrogé sur cette question, lors de son audition le 16 novembre 1989, M. Michel Delebarre, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, a indiqué que cette pratique était très répandue chez la plupart des compagnies aériennes européennes (1).

---

(1) Il s'agit d'un moyen de financement pour Air France dont le coût, sur le plan financier, est inférieur à un financement par emprunt.

Cette opération financière consiste à effectuer la vente de certains appareils, immédiatement assortie d'une location au profit d'Air France, pour une durée égale à la période d'utilisation prévue par la Compagnie dans le cadre de ses propres plans de flotte et programmes d'exploitation commerciale. Ces derniers ne sont donc en rien affectés par l'opération. L'originalité du montage réside dans le fait qu'Air France est présente à 45 % dans la structure achetant les avions. Comme la B.N.P., banque nationalisée, possède quant à elle 6 % de cette filiale, la majorité se trouve donc aux mains de l'État. L'objectif de l'opération est donc de conserver une part importante de la valeur résiduelle future de ces avions lorsqu'à la fin de leur exploitation par Air France ils seront revendus sur le marché. Le niveau très élevé du prix des avions d'occasion sur le marché mondial rend opportune leur cession, accompagnée d'une location plutôt qu'une autre politique qui consisterait à en conserver la totale propriété pour ne les vendre qu'à la fin de leur vie économique dans la Compagnie, c'est-à-dire dans sept à dix ans, à un moment où leur valeur résiduelle risque d'être moindre.

L'opération en question ne constitue nullement une cession de branche autonome d'activité. Elle se substitue par contre à une source de financement par emprunt. Elle vient réduire le besoin d'emprunts de la Compagnie en 1989, 1990 et 1991 : son avantage est que le coût de la ressource ainsi levée est inférieur à celui d'un emprunt.

Les tableaux ci-après récapitulent les différents postes d'investissement et leur financement.

**INVESTISSEMENTS AIR FRANCE**

(Millions de francs.)

	1989	1990	1991	1992
Investissements : .....				
— investissements avions ...	3 854	5 121	5 482	5 241
— autres investissements aéronautiques .....	983	1 170	1 250	1 350
— autres investissements (investissements sols, participation...) .....	909	1 280	1 416	1 570
Sous-total investissements .....	5 746	7 571	8 148	8 070
Autres besoins (remboursements, dettes...) .....	2 370	1 687	1 854	1 708
<b>Total .....</b>	<b>8 116</b>	<b>9 258</b>	<b>10 002</b>	<b>9 778</b>

**FINANCEMENTS DES INVESTISSEMENTS**

(En pourcentage.)

	1989	1990	1991	1992
— Autofinancement .....	43	41	41	46
— Augmentation de capitaux propres (*) .....	31	»	26	»
— Dettes .....	17	24	33	37
— Autres (cessions d'actifs, trésorerie) .....	9	35	»	17
<b>Total .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(\*) On peut noter que, devant l'ampleur du programme d'investissements, l'État a augmenté sa dotation en capital de 2,5 milliards de francs en 1989.

*b) Les interrogations*

En dépit de ces bons résultats et des perspectives favorables, la compagnie reste sujette à plusieurs inquiétudes.

La première concerne l'application de la déréglementation et les conséquences sur le transport aérien

français. En dépit du choix qui est offert par la directive communautaire, le principe de la multi-désignation (par lequel un Etat nomme plusieurs compagnies pour desservir un autre Etat) n'a reçu que des applications timides et embarrassées. Les demandes sont pourtant nombreuses, notamment de la part d'Air Inter, -voir ci-après- et d'UTA.

Les perspectives de cabotage peuvent également ouvrir des possibilités (à l'étranger) mais aussi déboucher sur des contraintes (en France) nouvelles. La compagnie multiplie, par un réseau d'accords, le lien avec d'autres compagnies (Lufthansa, TAT et surtout Air Inter, par l'intermédiaire d'affrètement croisés -voir ci-après). Air France est aujourd'hui la seule compagnie européenne à ne pas maîtriser son trafic intérieur. Les affrètements sur des lignes régionales compensent quelque peu cet handicap (La compagnie "alimente" ainsi son réseau international, à l'image du système de hub américain).

Une utilisation plus intensive des appareils doit aussi être recherchée. La faible utilisation des avions moyen courrier est une caractéristique du transport aérien français : un avion d'Air France vole un tiers de moins qu'un avion de British Airways, un A 320 d'Air France vole presque deux fois moins qu'un A 320 acheté par une compagnie américaine. L'amélioration de la gestion du quotidien doit être un objectif prioritaire. Même dans le cas d'Air France, l'incidence à terme de la concurrence du rail et de la route (T.G.V. européen, tunnel sous la Manche...) ne peut être évacuée.

Une restructuration plus profonde du transport aérien national et européen paraît inéluctable.

## **C. AIR INTER**

### **1. Les résultats**

La compagnie a obtenu en 1988 une forte croissance. De nombreux indicateurs sont positifs : la compagnie a transporté près d'un million de passagers supplémentaires (13,7 millions au total), soit + 7,4 % par rapport à 1987. Le chiffre d'affaires a progressé de 9,2 %, à 7,38 milliards, la recette unitaire s'est

améliorée (+ 1,4 %) grâce au développement de la clientèle d'affaire (+ 10 %).

La politique commerciale reste dynamique, avec un maintien des tarifs en francs courants, soit une baisse en francs constants de 3,1 % et la mise sur pied de nouvelles formules attractives : tarif réduit "T" pour les jeunes, tarif "super loisirs"...

Certaines évolutions méritent toutefois une attention particulière, tels la baisse sensible des résultats d'exploitation et l'impact à terme du gonflement des dettes financières.

Les résultats courants sont communiqués dans le tableau ci-après.

**AIR INTER**  
Principaux résultats.

(En millions de francs.)

	1985	1986	1987	1988
Chiffre d'affaires .....	5 684	6 293	6 757	7 376
Capacité d'autofinancement ...	486	773	735	704
Résultat d'exploitation .....	+ 179	+ 657	+ 431	+ 140
Résultat net .....	+ 64,7	+ 116,4	+ 90	+ 148

## 2. Les perspectives

### a) Les investissements

Compte tenu du développement du trafic, la compagnie a revu à la hausse ses besoins en investissements avions, en achetant (ou en louant) des A.320 supplémentaires à des compagnies de leasing. Pour les trois années à venir, 22 A.320 sont à livrer (commandes fermes dont 9 avions des compagnies de leasing). Ces A.320 sont destinés à remplacer les Super Caravelle et le Mercure.

Le plan de financement prévu dans le plan d'entreprise évaluait les besoins de financement total à 9 milliards de francs, dont un peu moins de 7 milliards pour la partie "investissements avions", cette dépense devant être autofinancée à hauteur de 53 %. Ces prévisions sont susceptibles d'être modifiées.

*b) La question européenne*

Outre la concurrence - réelle - du rail, les interrogations de la compagnie portent naturellement sur la libéralisation du transport aérien. Ses conséquences sont à deux niveaux distincts :

- **l'accès de la compagnie au trafic européen.** Celui-ci n'est juridiquement pas autorisé stricto sensu. Les statuts limitent l'activité de la compagnie au seul territoire métropolitain. Les modifications intervenues dans la structure du capital de la société en 1987 compliquent singulièrement les données du problème puisque les modifications de statuts requièrent la majorité des deux-tiers, et que les deux actionnaires principaux (Air France à 36,53 % et UTA à 35,75 %) peuvent chacun s'opposer à une modification.

Cette difficulté est aujourd'hui contournée par l'artifice des affrètements croisés : ainsi, en 1989, Air Inter effectue des vols sous pavillon Air France à destination de cinq escales européennes (Madrid, Londres, Rome, Athènes et Ibiza) et Air France effectue sous pavillon Air Inter des vols sur cinq escales métropolitaines (Nantes, Montpellier, Bordeaux, Marseille et Lyon).

Cette formule donne, semble-t-il, satisfaction aux deux parties, mais ne paraît pas défendable à long terme. Elle illustre plutôt les difficultés -et l'absence- de choix des pouvoirs publics.

Sans remettre en cause formellement cet accord, la Commission européenne a estimé, fin octobre, que certaines dispositions devaient être améliorées (la similitude des tarifs des deux compagnies, dans quatre cas sur cinq, a notamment été critiquée). La Commission devra également se prononcer sur deux autres plaintes dans un avenir proche, l'une ayant été déposée par UTA.

- **l'accès des compagnies européennes au trafic domestique.** Ce second volet est, lui aussi, non conforme à la convention qui lie la société à l'Etat. Cette convention fonctionne sur le système d'un avion par ligne, ce qui assure, de fait, un quasi monopole à Air Inter. (Il y a quelques exceptions, notamment sur les liaisons Paris-Nice, et Paris-Corse, qui sont également réalisées par Air France). Il va sans dire que l'application d'une seconde phase de libéralisation créerait pour Air Inter une

situation juridique nouvelle opposée au texte de la convention qu'elle a signée avec l'Etat.

La situation économique serait, elle, totalement modifiée avec la compétition de compagnies qui, le cas échéant, et après certainement une longue période d'essai, peuvent apparaître plus productives.

Le rapprochement entre compagnies est-il possible ? Les structures de coûts sont assez différentes. Les divergences apparaissent surtout concernant les frais de personnel. Si l'augmentation importante des dépenses de personnels (+ 46 % en 5 ans) est largement justifiée par une croissance spectaculaire (+ 43 % pour Air Inter, contre + 14,8 % pour Air France), il n'en demeure pas moins que le ratio personnels/total dépenses d'exploitation n'est pas favorable à Air Inter (35 % contre 32,3 % pour Air France, 30,6 % pour UTA). Les salaires des personnels navigants techniques sont en partie à l'origine de ce décalage.

Ce problème paraît toutefois très secondaire par rapport aux autres défis de la société, qui sont liés largement à la volonté politique des Etats et au rythme qu'ils souhaitent donner à la construction européenne.

## II. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

### A. PRESENTATION GENERALE

#### 1. Observations générales sur les crédits et les avances remboursables

\* Les crédits affectés à la construction aéronautique (2,7 milliards de francs en crédits de paiement ; 2,88 milliards en autorisations de programme), constituent l'armature principale du budget de l'aviation civile. L'Etat soutient, sous forme d'avances remboursables, les programmes de construction aéronautique, menés de plus en plus en coopération avec d'autres partenaires européens (ATR, Airbus) ou américains (CFM), ainsi que les dépenses de recherche-développement que ces programmes nécessitent.

\*Différentes raisons, notamment la situation exceptionnelle du marché, expliquent que le système d'avances remboursables, qui a pu être controversé il y a quelques années, ne semble plus être remis en cause par les autorités américaines ;

Votre commission des finances rappelle que le système des avances est en France parfaitement transparent.

Il peut être également intéressant de constater que ces avances sont accordées indifféremment à :

- des productions "franco-françaises" ; ex. hélicoptères écureuil ou super-puma (44 MF d'A.P. en 1988) ;

- des coproductions bilatérales ; ex. ATR du GIE franco-italien (avances accordées jusqu'en 1987) ;

- des productions essentiellement européennes ; ex. Airbus. 1.364 millions d'A.P. en 1990 ;

- des coopérations franco-américaines ; ex. moteurs CFM (Snecma General Electric - 841 MF d'A.P. en 1990) ; moteur THR (Snecma General Electric - 22 MF en 1990) ; avion TB 700

(Socota, filiale d'Aérospatiale et société américaine Mooney Aircraft - 14 MF d'A.P. en 1990).

Les montants versés, sous forme d'avances remboursables, à des productions franco-américaines représentent, en 1990, environ les 2/3 des montants versés au programme Airbus.

Par ailleurs, la part américaine dans le programme Airbus (équipement et moteurs) n'est pas négligeable, elle s'échelonne selon les modèles et la motorisation entre 12 % et 32 % de la valeur totale de l'appareil. Pour les anciens modèles (A.300-310), elle est sensiblement équivalente à la part française (voir ci-après incidence d'Airbus sur le commerce extérieur pages 43 et suivantes).

\*Sur l'initiative de M. Jean Arthuis, qui s'est exprimé sur ce point en commission lors de l'examen du budget de l'Aviation civile, votre commission se propose de récapituler globalement les avances et remboursements qui étaient, jusqu'à présent, détaillés par société (voir ci-après détail par société).

Les montants des avances et remboursements à l'Etat s'établissent comme suit :

(Millions de francs.)

Années	Avances Tous programmes confondus (*)		Remboursements
	Y compris études et recherches de base	Hors études	
1987 .....	2 408	2 089	735,6
1988 .....	2 405	1 750	1 305,5
1989 (prév.) .....	2 276	1 808	2 065
1990 (prév.) .....	2 623	2 281	1 630

(\*) Soit A 310, A 320, A 330-340, hélicoptères, CFM 50, équipements de bord, TB.700, aviation légère, Falcon 900

La diminution prévue en 1990 est due à l'achèvement des remboursements liés aux programmes CFM 56-2 et 3 dont le succès a assuré en 1988-1989 des contributions annuelles de l'ordre du milliard de francs. Ce n'est qu'en 1992, avec le plein effet de remboursements des Airbus A.320 que les perceptions retrouveront le niveau de 1989, soit plus de deux milliards de francs.

## **2. Evolutions du marché**

### *a) L'industrie aéronautique civile française*

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 1988 à 28,6 milliards de francs, en augmentation de 10 % par rapport à 1987. Ce niveau est le meilleur jamais atteint ; à la fois en valeur absolue et relativement au chiffre d'affaires aérospatial total (100 milliards de francs, y compris les mouvements croisés entre sociétés, 84 milliards de francs en chiffre d'affaires consolidé).**

Le total des effectifs a continué à décroître, passant en-dessous de 120.000 personnes (122.000 en 1987, 126.000 en 1986). La construction aéronautique civile emploie le tiers de ces effectifs. Cette évolution traduit l'amélioration de la productivité de notre industrie.

- **La construction aéronautique civile demeure une activité très fortement exportatrice. Le chiffre d'affaires à l'exportation a été de 24,9 milliards de francs en 1988, soit 86,7 % de l'activité totale. Cette somme est équivalente aux exportations de matériels militaires (25 milliards de francs selon les douanes).**

Il faut cependant rappeler que la parité du dollar a une influence considérable sur l'économie des programmes et l'incidence générale des échanges.

- **Le niveau de prises de commandes civiles enregistré en 1988 a été également exceptionnel (voir détail par société). Il est de l'ordre de 50 milliards de francs, dont plus de 90 % à l'exportation. Ces commandes concernent notamment 165 Airbus et 2.174 CFM 56.**

Si le dollar se maintient à sa parité actuelle, le chiffre d'affaires aéronautique civile devrait être de 30 milliards en 1989, 33 milliards de francs en 1990.

A noter que, en ce qui concerne les commandes, la part civile atteint 51,2 % du total de l'aéronautique, alors que le militaire, pour la première fois, passe en-dessous de la barre des 50 %.

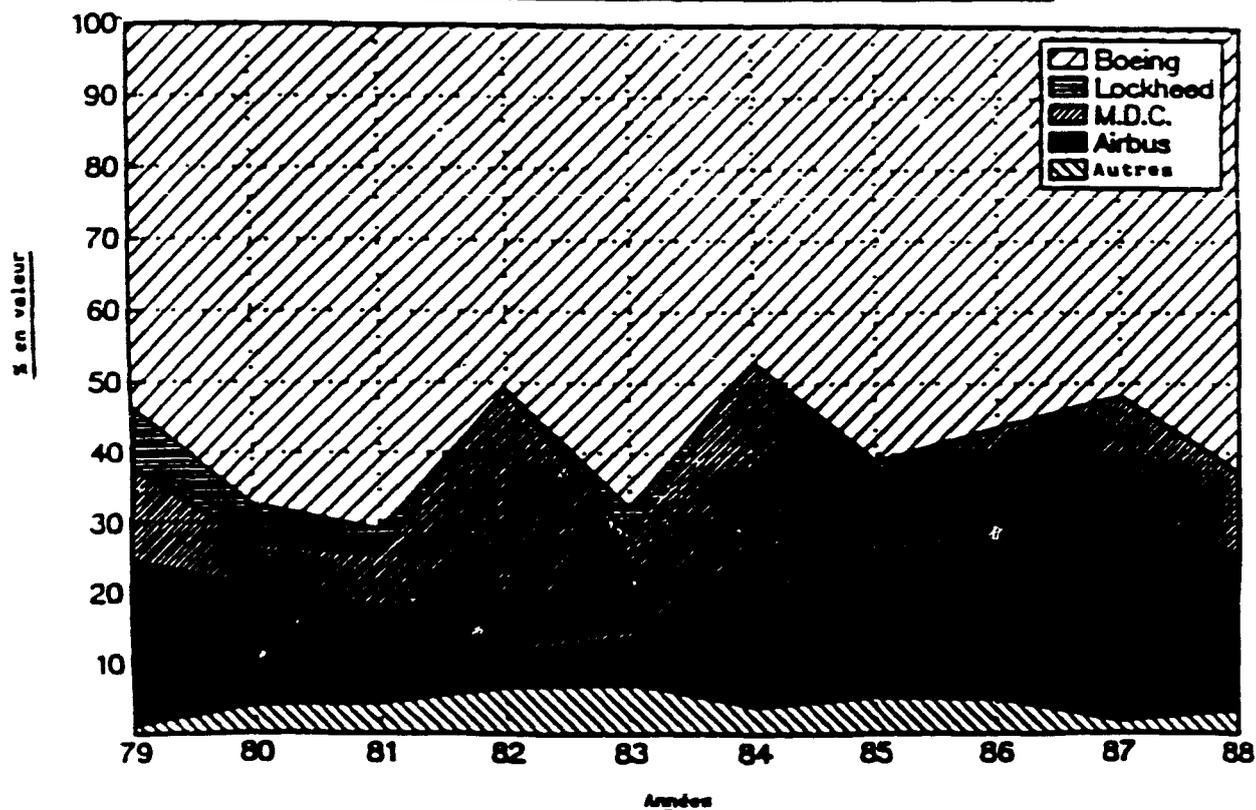
**Le tableau suivant détaille, par poste, le chiffre d'affaires 1988, ainsi que l'évolution par rapport aux résultats de 1987 :**

	<b>C.A. 1988 milliards de francs</b>	<b>Pourcentage C.A. - 1988</b>	<b>Évolution par rapport à 1987</b>
Avions de ligne .....	9,8	34 %	22 %
Aviation d'affaires .....	5,4	19 %	1 %
Hélicoptères .....	2,4	8 %	- 12 %
Moteurs .....	7,3	25 %	6 %
Équipements .....	3,6	13 %	29 %
Aviation légère .....	0,2	1 %	»
<b>Total .....</b>	<b>28,7</b>	<b>100 %</b>	<b>»</b>

***b) L'industrie aéronautique mondiale***

Ces résultats exceptionnels sont naturellement partagés par l'ensemble de l'industrie aéronautique civile. Pour le seul secteur avion, 1988 a été la meilleure des dix dernières années par Boeing et Mac Donnell Douglas. Ainsi, si Airbus a enregistré 165 commandes, Mac Donnell Douglas a enregistré 251 commandes et Boeing... 636. L'effet masse a donc joué en faveur des grands constructeurs et Airbus, en part relative et en valeur, a légèrement perdu quelques points, comme en témoigne le graphique ci-après.

Evolution des parts de marché (en commandes et en valeur)



## B. AEROSPATIALE

Nota : en raison de l'importance des programmes Airbus, une partie spécifique sera consacrée au consortium. Par ailleurs, l'activité civile fait seule l'objet de ce rapport (avions et hélicoptères essentiellement).

### 1. Principaux résultats

\* L'évolution de la société en 1988 -et confirmée en 1989- fait apparaître :

- un fort développement de l'activité civile (progression du chiffre d'affaires de + 27,9 % en 1988), qui représente aujourd'hui pour la première fois plus de la moitié du chiffre d'affaires total (55 %) ;
- l'augmentation conséquente de la division avion (+ 30 % en 1988), qui représente 38 % de chiffre d'affaires et 45,6 % des prises de commandes (72 % de l'activité avion est exportée) ;

- l'augmentation de la part des avions de transport civil au sein de la division avion : 81 % au total (Airbus représente 63 % - ATR représente 17 %).

• La situation des différents programmes s'établit comme suit :

- Airbus, auquel Aérospatial participe à hauteur de 37,9 %, représente pour la société un chiffre d'affaires de 6,67 milliards, soit 23,9 % du total. Les commandes, en forte progression -voir ci-après- imposent une accélération de productions : (6 avions par mois en 1988, 8 avions en 1989, et probablement 20 en 1994), ainsi qu'une nouvelle répartition de constructions au profit de l'A 320 (40 % des avions produits en 1988, 58 % d'avions produits en 1989).

- l'ATR représente un chiffre d'affaires de 1,91 milliard de francs, soit 6,8 % du total. La commercialisation apparaît satisfaisante et s'établit comme suit.

COMMANDES D'ATR

Modèle	Forme	Option	Total
ATR 42 .....	168	48	216
ATR 72 .....	25	61	86
Total .....	193	109	302

Le nombre des avions de 30 à 70 places est estimé à 3.000 appareils pour les vingt prochaines années. Le GIE franco-italien ATR compte en prendre 25 à 30 %.

- hélicoptères. Le total de la division hélicoptère représente 6,17 milliards de francs, soit 22 % du total. La répartition "civil-militaire" est malaisée compte tenu de la nature des programmes. Les deux principaux programmes civils -Dauphin, Ecureuil- représentent 26 % de la division, soit 1,6 milliard de francs.

L'année 1988 constitue une bonne année avec une reprise de commandes de 58 % supérieures à celles de 1987. La société Aérospatiale est le premier exportateur mondial d'hélicoptères.

### \* Résultats financiers

Les résultats financiers concrétisent à la fois la forte reprise de l'activité, après la période de stabilité des années 1986 à 1987 (le chiffre d'affaires a augmenté de 12,4 % en 1988) et ses fragilités : d'une part, le coût de démarrage de nouveaux programmes (A 330) pèse notamment sur l'excédent brut, les dépenses de recherche-développement s'élèvent à 8,1 milliards de francs ; d'autre part, le niveau moyen du dollar a également contribué aux médiocres performances d'exploitation. Le résultat net fait apparaître un très léger bénéfice (93 MF) grâce notamment aux opérations en capital (cessions d'actif pour 410 MF). En revanche, le résultat courant est négatif en 1988.

Ces différentes informations sont récapitulées dans le tableau ci-après.

#### PRINCIPAUX RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ AÉROSPATIALE

(En millions de francs.)

	1984	1985	1986	1987	1988
Chiffre d'affaires H.T. ....	25 139	24 596	25 411	24 890	27 984
Commandes H.T. ....	20 150	34 785	28 770	29 155	38 413
Résultat courant .....	»	»	»	+ 21	- 56
Résultat net .....	+ 332	+ 454	+ 227	+ 50	+ 93

La question de la rentabilité d'Airbus est fréquemment évoquée. Seuls les comptes définitifs des différents industriels permettent d'apprécier cette question. La société Aérospatiale, sur le seul programme Airbus, devrait avoir une position équilibrée en 1988 et 1989 et dégager des bénéfices à partir de 1990. Le chiffre d'affaires lié à Airbus devrait connaître une progression spectaculaire : 8 milliards en 1989, 16 milliards en 1990, 38 milliards en 1994.

## 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 jusqu'en 1988.

Pratiquement aucune dotation ne fut accordée jusqu'en 1987. Le versement décidé alors fut échelonné en 1988. Le capital social est donc passé de 1 milliard de francs en 1987 à près de 2,5 milliards en 1988, auxquels s'ajoutent des fonds en instance de capitalisation à hauteur de 1,25 milliard. La structure comptable s'est donc enfin équilibrée, permettant également une nette diminution de l'endettement financier (2,81 milliards en 1987, contre 5,61 milliards en 1988) et des frais financiers (710 MF, soit 2,5 % du chiffre d'affaires en 1988, contre 902 MF, soit 3,6 % en 1987).

**\* 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, la Commission des Finances publie l'état précis des versements et remboursements à l'Etat. Ils s'établissent comme suit :

**DOTATION BUDGÉTAIRE**

(crédits de paiement)

(En millions de francs.)

Chapitre 53-22 (crédits de paiement)	A 300 A 310	A 320	A 330 A 340	ATR 42	Hélicoptères	Total de l'année
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
1990 .....	»	86	1 212	»	61	1 420

## REMBOURSEMENTS

(Millions de francs courants.)

	A 300	A 310	Hélicoptères	Total de l'année
1984 .....	124,7	48,4	17	190,1
1985 .....	192,2	108,2	24,1	324,5
1986 .....	112,4	122,3	36,4	271,1
1987 .....	161,9	170	30,2	361,2
1988 .....	66,9	304,7	36	407,6
Cumul au 31 décembre 1988 (*)	1 375,5	768,1	180	2 323,6

(\*) Depuis l'origine des programmes.

A noter que le A 321, version allongée de A 320, est un avion directement dérivé de A 320, et sera financé par les industriels eux-mêmes, sans apport de l'Etat, ce qui confirme un comportement d'industriel.

## C. AIRBUS

### 1. La situation des programmes

\* Le niveau des prises de commandes civiles enregistré en 1988 a été exceptionnel. Avec 167 ventes fermes pour près de 7 millions de dollars, Airbus a augmenté ses ventes de 50 % par rapport à 1987. Les commandes reflètent la tendance du marché où l'on notait en 1988 une forte demande d'appareils de petite dimension (A 320). Ce mouvement s'accélère en 1989 et s'élargit à tous les appareils : 60 anciens Airbus A 300-310 (gros porteurs moyen courrier) ; 102 nouveaux Airbus A 320 (150 places moyen courrier) ; 40 futurs Airbus A 330-340 (gros porteurs long courrier). Le cap des 1.000 appareils commandés ferme a été franchi.

Airbus va également compléter sa gamme par le A 321, avion dérivé de A 320 de 150 places. Le A 321 aura 180 sièges. Le

coût de développement à la charge intégrale des constructeurs est de l'ordre du milliard de francs.

Le total des engagements d'achat dépasse 2.000 avions.

La situation des programmes s'établit comme suit (fin septembre 1989) :

	A 300	A 320	A 330/340	Total
Commandes fermes . . . . .	584	505	128	1 217
Livraisons . . . . .	472	59	»	531
Clients . . . . .	68	25	14	83

(\*) Il y a également 387 options et 388 engagements précontractuels, notamment 181 engagements sur le A.321, soit au total 2 020

A noter que pour les programmes les plus anciens (A.300 et A.310), les compagnies des pays du consortium représentent 26 % du total des commandes, soit 154 appareils commandés au 1er novembre 1989 (dans le même temps, les mêmes compagnies ont également commandé 249 B.767).

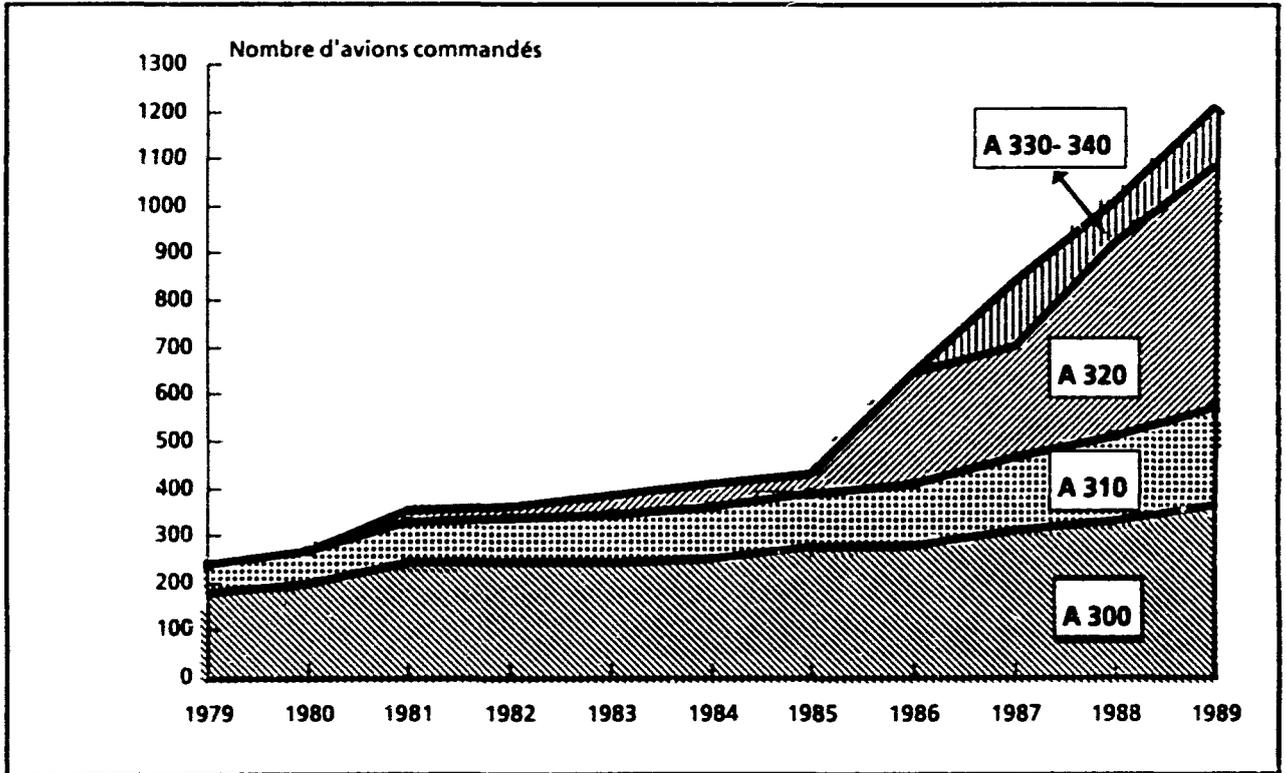
La valeur totale des commandes est de 72 millions de dollars.

En raison de la montée en flèche des ventes et de la situation actuelle au niveau des livraisons, le nombre d'appareils commandés restant à livrer a également considérablement augmenté durant les deux dernières années, puisqu'il s'élève actuellement à quelque 700 appareils. Ceci représente environ cinq années de travail pour les milliers d'ouvriers engagés dans les programmes Airbus. Les cadences de production vont être ajustées en conséquence.

Le rythme actuel est de 9 avions par mois, et pourrait atteindre 20 avions par mois en 1994, soit un appareil tous les 1,7 jours ouvrables contre un appareil tous les 2,6 jours ouvrables en 1989 !

Le graphique ci-dessous illustre parfaitement la formidable progression des commandes d'Airbus.

## EVOLUTION DES VENTES D'AIRBUS



### 2. Incidences sur le commerce extérieur

*L'impact d'Airbus sur le commerce extérieur dépend :*

- du nombre de **livraisons** extérieures enregistrées par les douanes, et non pas des commandes, improprement appelées "ventes". L'écart peut être considérable : 167 ventes fermes en 1988, 61 livraisons, 51 exportations, 49 enregistrements en douane.

- de la valeur du dollar, exprimée en francs. C'est une variable déterminante.

- par ailleurs, la méthodologie des douanes doit être relevée : les "exportations" correspondent à la valeur totale de facturation. Ces exportations ont été précédées d'"importations" qui correspondent aux différentes participations extérieures.

Cette méthode oblige à distinguer l'impact global comptable et l'impact net.

a) *Impact global*

En cinq ans (1984-1988), 200 Airbus ont été exportés pour une valeur de 82 milliards de francs (francs 1989). La part nette (voir ci-après) est de l'ordre de 26 milliards de francs.

Nota - Cette partie reprend les conclusions d'une étude publiée dans le bulletin de conjoncture de la commission des finances (numéro 108 - juin 1989). Cette étude détaille notamment la méthodologie, ainsi que la part française par type d'appareils.

EXPORTATION D'AIRBUS

	Nombre d'appareils	Taux de change du dollar (en francs valeur moyenne annuelle) (2)	Exportations Airbus (milliards de francs courants) (1)	Milliards de francs 1989 (2)	Part française (estimations milliards de francs 1989) (2)
1984 .....	45	8,74	20,70	24,59	7
1985 .....	40	8,98	17,23	19,35	6,7
1986 .....	32	6,92	10,27	11,23	3,9
1987 .....	32	6	10,66	11,31	3,4
1988 .....	49	5,95	15,16	15,66	4,8
1989 (6 mois) .....	50	6,40	15,88	15,88	5,3

(1) Source Douanes.

(2) Source Commission des Finances

A court terme, les exportations d'Airbus sont en augmentation très sensible sur les derniers mois. Au 1er semestre 1989, 50 Airbus ont été vendus ; 4 en janvier, 8 en février, mars, avril, mai, 14 en juin pour une valeur totale de 15.880 millions de francs, soit autant que la valeur de l'ensemble de l'année 1988.

**La moyenne mensuelle des exportations a doublé en un an, 2,65 milliards de francs au 1er semestre 1989, contre 1,26 milliard en 1988.**

**Selon les méthodes comptables retenues par les douanes, les exportations d'Airbus atténuent le déficit industriel dans des proportions importantes : 28 % du déficit en 1988, 40 % au 1er semestre 1989.**

**IMPACT D'AIRBUS DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR  
ÉCHANGES INDUSTRIELS**

(Moyenne mensuelle en milliards de francs.)

	Année 1988	1 <sup>er</sup> trim. 1988	2 <sup>e</sup> trim. 1988	3 <sup>e</sup> trim. 1988	4 <sup>e</sup> trim. 1988	1 <sup>er</sup> trim. 1989	2 <sup>e</sup> trim. 1989
Solde industriel .....	- 3,19	- 2,44	- 1,66	- 3,96	- 4,71	- 3,41	- 4,71
Solde total hors Airbus .....	- 4,45	- 3,41	- 3,43	- 4,96	- 6,03	- 5,69	- 7,73
Solde industriel civil .....	- 5,56	- 4,60	- 4,28	- 6,26	- 7,11	- 5,65	- 6,75
Solde civil hors Airbus .....	- 6,82	- 5,57	- 6,05	- 7,25	- 8,43	- 7,92	- 9,77
Airbus .....	(1,26)	(0,97)	(1,77)	(1)	(1,32)	(2,28)	(3,02)

Sources : Douanes - C F

**b) L'impact net**

Airbus est une production née d'une coopération européenne à laquelle s'ajoutent des participations extérieures touchant notamment les équipements et les moteurs. Ainsi, l'impact net doit prendre en compte :

- la participation des autres industriels : en moyenne, 100 d'exportations ont été précédés de 70 d'importations ;
- le modèle et la motorisation retenue.

En effet, la France a cette caractéristique par rapport aux autres membres du consortium, de participer à la motorisation des Airbus entre 10 % pour le CF 6 équipant les Airbus A 300 , A 310 et A.320 et 50 % pour le CFM 56 équipant les Airbus A 320. Au total, la part nette de la France dans la vente d'un Airbus s'échelonne entre 27 % (A 310 motorisé par Pratt et Whitney) et 37 % (A 320 motorisé par CFM 56).

A noter également que, pour les anciens modèles, les parts française et américaine sont très comparables. Les apports

d'origine américaine ont, il est vrai, notablement diminué avec le A 330/340 et surtout le A 320. Au total, les parts respectives s'établissent comme suit :

**AIRBUS**  
Évaluation des parts françaises et américaines par type d'appareil.  
(Estimations.)

Modèle	Caractéristiques	Moteurs (1)	Part française dans le moteur	Part française (tous équipements inclus)	Part américaine
A 300 B2/B4 . . . .	250 passagers moyen/long-courrier	G.E.CF.6 P.W.	10 % »	37 % 30 %	29 %
A 300 600 . . . . .	267 passagers long-courrier	G.E. CF.6 P.W.	10 % »	33 % 30 %	29 %
A 310 200 . . . . .	220 passagers moyen/long-courrier	G.E. CF.6 P.W.	10 % »	35 % 27 %	29 %
A 310 300 . . . . .	220 passagers long-courrier	G.E. CF.6 P.W.	10 % »	30 % 27 %	29 %
A 320 . . . . .	150 passagers moyen-courrier	CFM 56-5 IAE	50 % »	36 % 26 %	17 % 12 %
A 330 . . . . .	330 passagers long-courrier	CF.6 P.W. Rolls Royce	10 % » »	np (30-33) np (27-30) np (27-30)	32 % 32 % 9 %
A 340 . . . . .	260-300 passagers très long-courrier	CFM 56-5C2	50 %	34 %	22 %

(1) GE - General Electric - PW : Pratt et Whitney - IAE - International Aero Engine  
IAE est actuellement proposé aux clients mais les livraisons actuelles des A 320 sont toutes en CFM.  
CFM - Consortium General Electric/Snecma.

Au total, compte tenu des participations extérieures, l'impact net des exportations d'Airbus sur le commerce extérieur peut être évalué, en moyenne, de 30 à 33 % du total des recettes d'exportation, soit 4,9 milliards de francs en 1988 et 5,3 milliards au premier semestre 1989.

Sur les cinq dernières années (1984-1988), le programme Airbus a rapporté, en net, 26 milliards de francs.

750 Airbus A 320 représentent, dans les 10 ans, pour la France un gain net de 50 milliards de francs.

750 Airbus A 330-340 représentent, dans les 20 ans, pour la France un gain net de l'ordre de 120 milliards de francs.

## D - LA SNECMA

### 1. Les principaux résultats

La situation de la SNECMA n'enregistre aucun changement par rapport aux années récentes en dépit de la confirmation d'un exceptionnel succès commercial, les résultats de la société sont extrêmement médiocres. La cour des comptes s'est préoccupée de cette situation. Elle dresse sur la société un constat particulièrement sévère, qui doit être tempéré.

#### *a) Principaux résultats*

Dans le contexte de l'emballement du marché de l'avion, les commandes de moteurs ont connu un niveau tout à fait exceptionnel, notamment pour la famille CFM 56 (37 % du total des commandes de CFM l'ont été en 1988, soit 2.174). Les différentes versions sont :

- CFM 56-2 (1.840 moteurs commandés ; 1.412 livrés destinés à la remotorisation de DC 8, KC 135, Awacs)
- CFM 56-3 (3.044 moteurs commandés ; 1.291 livrés destinés à la famille des B.737)
- CFM 56-5 A1 destiné à l'A 320,
- CFM 56-5C2 destiné à l'A 340 (le A 330 est motorisé par le CF6).

Cela s'est naturellement traduit en volume par un doublement des commandes par rapport à 1987, soit 22,7 milliards de francs. Le chiffre d'affaires, lié aux livraisons, a progressé de 10 %.

En dépit de certaines évolutions positives, notamment une limitation du déficit global et surtout une notable diminution de l'endettement financier net (3,7 milliards contre 5,1 milliards en 1987) entraînant avec elle une baisse des frais financiers (de 3 % à 3,6 % du chiffre d'affaires), nombre d'indicateurs sont négatifs : la capacité d'autofinancement a regressé de 18 %, de même que le résultat d'exploitation : 110 MF pour un chiffre d'affaires supérieur à 10 milliards.

SNECMA

Principaux résultats

(En millions de francs.)

	1985	1986	1987	1988
Chiffre d'affaires H.T. ....	9 404	10 253	9 357	10 258
Commandes H.T. ....	13 866	10 333	10 844	22 740
Résultat d'exploitation ....	+ 433	N.P.	+ 166	+ 110
Résultat de l'exercice ....	+ 76,5	+ 46	- 410	- 250

*b) Les relations financières avec l'Etat*

La montée en puissance des programmes entraîne celle des remboursements des avances, conformément aux conventions qui lient l'Etat à la SNECMA.

Depuis cinq ans (1984-1988), l'Etat a versé 1.942 millions de francs pour le programme CFM et a reçu de la SNECMA 1.333 millions de francs (1.607 MF au total, en cumulé depuis l'origine). Ce double mouvement tend à s'équilibrer, voire s'inverser : en 1989, 486 millions de francs ont été versés par l'Etat, alors que les remboursements seront de 1.150, soit plus du double.

CONCOURS PUBLICS A LA SNECMA  
(CFM - Crédits de paiements.)

(En millions de francs.)

Années	Dotations versées (1)	Remboursements (2)
1984 .....	340	33
1985 .....	380	82
1986 .....	558	194
1987 .....	380	355
1988 .....	284	869
1989 .....	486	1 150
1990 .....	772	»

(1) Dotations versées pour le CFM seul.

(2) Remboursements CFM + CF 6.

## 2. Les perspectives

\*Les perspectives commerciales restent favorables en dépit de deux éléments qui peuvent perturber le marché :

- d'une part le caractère fortement cyclique du marché de la construction aéronautique qui doit être clairement perçu ;

- d'autre part, de l'affirmation progressive de moteur V2.500, proposé par l'IAE pour la motorisation de l'Airbus A 320. A ce jour, le partage de la motorisation pour les commandes d'A 320 reste très favorable au CFM : 75 % des commandes d'A 320 sont associées au moteur CFM (au 31 juillet 1989, le V 2500 a été retenu par la motorisation de 122 appareils contre 378 pour le CFM 56-5).

### \* Les perspectives financières

Jusqu'à présent, la SNECMA n'a semble-t-il tiré aucun profit de ses excellents résultats commerciaux.

- La variable monétaire est naturellement déterminante. Le déficit de 250 MF pour une valeur moyenne de 1 dollar à

**6 F, aurait été annulé pour une valeur moyenne voisine de 6,40 F.**

**- Elle n'est pas exclusive. Dans son rapport particulier sur la gestion et les résultats de la SNECMA, la cour des comptes dresse un constat relativement grave, tant sur la sincérité des comptes passés, que sur les perspectives. Selon la cour, la percée commerciale s'est accompagnée d'une pression concurrentielle à laquelle l'entreprise était peu habituée et qu'elle n'a pas suffisamment intégrée dans la définition de ses coûts (coûts de commercialisation plus élevés, concessions fréquentes, conditions spécifiques de versements et de distribution...).**

**Selon la Cour, à long terme, les perspectives de rentabilité paraissent devoir, au mieux, rester faibles. Cette situation est d'autant plus préoccupante que l'activité civile, considérée à l'origine comme complémentaire de l'activité militaire, est désormais dominante dans l'entreprise. Selon la cour, "il incombe donc non seulement aux dirigeants de la SNECMA, mais également aux administrations représentant l'Etat auprès d'elle en sa triple qualité d'actionnaire, de tuteur et de client, de veiller attentivement à ce que l'entreprise atteigne cette compétitivité internationale désormais impérative et qu'elle ne prenne plus ou ne soit plus incitée à prendre, comme cela fut le cas au cours de la période passée, des engagements sur des charges qui se sont révélés incompatibles avec cet objectif."**

**- Ces observations sévères de la Haute juridiction doivent être tempérées.**

**Trois remarques peuvent être faites :**

**- le rapport disponible en 1989 a été rédigé en 1987-1988, et porte sur les exercices 1982 à 1986. Le rappel de ces dates est important, tant la situation du marché de la construction aéronautique a évolué en quelques mois. La SNECMA, comme les autres industriels aéronautiques, a pleinement bénéficié de la poussée exceptionnelle du marché.**

**- la Cour ne doit pas ignorer que la SNECMA n'en est qu'au début de l'exploitation des moteurs civils. La décision stratégique sur l'activité de la société remonte à 1973, mais la durée de vie d'un programme moteur est de l'ordre de 50 ans.**

**- Certaines perspectives sont même tout à fait porteuses. Grâce à l'efficacité de la collaboration entre General Electric et la SNECMA sur le CF 6, sur le CFM, mais aussi sur le THR (le**

**moteur à hélices contrarotatives, aujourd'hui abandonné faute de perspectives commerciales, a cependant montré la capacité technique de la société nationale), la SNECMA pourrait être associée de façon significative au projet de nouveaux moteurs de forte poussée, le GE 90, destiné à remplacer l'actuel CF 6, qui équipe la plupart des avions gros porteurs. Le marché est là encore considérable.**

### **III - LA FORMATION**

Les crédits de formation aéronautique et de contrôle technique augmentent de + 9,5 %, soit 18 millions de francs supplémentaires. Le total est de 207 millions de francs .

Cette majoration est répartie en trois volets distincts : l'acquisition de matériels (22,8 millions de francs en autorisations de programme, soit 7 millions de francs supplémentaires ou + 49 % par rapport à 1989) ; la création de cinq postes instructeurs (coût supplémentaire de 2,2 millions de francs) et l'augmentation de l'aide aux aéroclubs (+ 3 millions de francs supplémentaires).

Cette évolution positive, qui répond en partie aux vœux de votre commission pour faire face à la pénurie de pilotes, appelle cependant deux observations :

#### **1. L'aide à l'aviation légère**

Le soutien aux aéroclubs répond au vœu de la Commission des Finances, ainsi qu'à la volonté du Sénat qui s'était clairement prononcé sur ce point, en adoptant un amendement en ce sens, lors de la discussion du projet de loi de finances pour 1989. Cela constitue un succès important de la commission des finances, et en particulier de quelques-uns de ses membres qui se sont faits les défenseurs attentifs de l'aviation légère.

Le soutien aux aéroclubs est donc majoré. Les crédits (chapitre 43-29 - Art. 80) passent de 9,6 millions à 12,6 millions de francs, soit une augmentation de 31 %.

Encore faut-il observer qu'il s'agit plutôt d'un rattrapage, après un déclin massif depuis le seuil de 1984 (près de 20 millions de francs). La dotation reste inférieure à celle d'il y a cinq ans, de 5 % en francs courants, de 15 % en francs constants.

D'autre part, on peut regretter que ce "coup de pouce" à l'aviation légère ait été "rogné" par une diminution de crédits d'équipements (qui sont des crédits de soutien à des constructions légères). Ces crédits passent de 6 à 5 millions de francs.

Ces crédits ont évolué comme suit :

**CRÉDITS D'AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE**

(En milliers de francs.)

Années	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Dotations :								
Formation aéronautique (chap. 43-29, art. 80) .....	17 096	19 975	15 475	13 152	10 921	9 990	9 590	12 590
Équipement (crédits de paiement) (chap. 53-22, art. 70) .....	4 000	5 000	7 000	8 000	5 000	6 000	6 000	5 000
Total .....	21 096	24 975	22 475	21 152	15 921	15 990	15 590	17 590

**2. Les autres crédits de formation**

Les crédits de formation sont nécessaires pour faire face à la pénurie des pilotes aggravée par le maintien d'une forte croissance du transport aérien.

Toutefois, il convient de réfléchir à la meilleure utilisation possible des fonds publics. L'Etat finance aujourd'hui la formation des pilotes : cette formation directe, dispensée dans les SFACT (centres de formation d'Etat) et, de l'avis unanime excellente, est toutefois l'héritage d'une situation ancienne qui se justifie peut être moins aujourd'hui car les compagnies privées se multiplient et les obligations de service public imposées aux compagnies nationales sont amenées à être modifiées dans la perspective de la libéralisation du transport intérieur. D'ailleurs, de nombreux centres privés participent aujourd'hui aux formations de pilotes de transport.

Ainsi, la formation est-elle dispensée dans :

- huit centres publics, centres nationaux de formation aéronautique et centres-écoles, dont les centres de Montpellier et Saint-Yan,
- dix-huit centres privés homologués qui assurent la qualification de vol aux instruments. C'est par le biais de l'homologation qu'est assumé le contrôle des écoles par l'Etat. Ces homologations sont délivrées pour une période de deux ans.

En conséquence de l'ouverture de ces centres de formation privés, le problème de la formation se pose aujourd'hui

différemment. L'Etat peut former directement des pilotes. C'est la solution actuelle.

Il en existe une autre : devant la demande soutenue de la part de compagnies et la multiplication de centres privés de formation, l'Etat ne pourrait-il recentrer son rôle en garantissant aux compagnies la qualité de la formation. Cela se traduirait par un recentrage du rôle de l'Etat, d'une part sur la formation des instructeurs (par une école nationale d'Etat) et, d'autre part, sur le contrôle de la formation dispensée par un examen individuel public rigoureux.

Ce recentrage de la formation dispensée correspond à l'évolution constatée. Ce courant doit être encouragé. La situation actuelle est une situation de pénurie et il convient d'additionner toutes les contributions possibles, y compris celle de l'Etat. En revanche, il faudrait saisir l'opportunité d'un relatif tassement de la demande dans quelques années pour préparer cette inflexion vers une mission de contrôle et de garantie de la formation. Certaines compagnies ont pu se plaindre d'une relative dégradation dans ce domaine.

A la suite d'une question du Président Christian Poncelet relative aux "conditions d'embauche des pilotes étrangers", il convient de faire les observations suivantes.

Les compagnies aériennes françaises désirant embaucher des pilotes titulaires de licences non françaises doivent obtenir auprès de la Direction générale de l'Aviation civile, la validation des titres étrangers de navigants détenus par ces pilotes.

La décision de valider les titres étrangers est laissée à la discrétion du ministre chargé de l'Aviation civile, qui prend l'avis d'experts pour éclairer sa décision. Il soumet systématiquement les demandes des compagnies à l'avis d'une commission composée de représentants des compagnies, des syndicats de navigants et de l'Organisme du contrôle en vol.

Lorsque le pilote dont la licence a été validée est de nationalité française, il lui est demandé impérativement d'obtenir, dans un délai raisonnable, les titres français correspondants.

## IV - LES AEROPORTS

### A. AEROPORTS DE PARIS

\* L'Etablissement public a lui aussi pleinement bénéficié de la croissance du trafic : le nombre de passagers atteint 40 millions (+ 9,9 % par rapport à 1989), générant un chiffre d'affaires de 4,1 milliards et un profit de 508 millions, en forte progression (+ 52 %).

#### ADP - PRINCIPAUX RÉSULTATS

	1987	1988
Passagers .....	37 049	40 701
Chiffre d'affaires (millions de francs) .....	3 745	4 114
Capacité d'autofinancement (millions de francs) .....	593	754
Résultat d'exploitation (millions de francs) .....	693	888
Résultat net (millions de francs) .....	332	508

Cette situation financière particulièrement saine permet de poursuivre un plan d'investissement ambitieux axé sur la mise en place de deux nouveaux terminaux à Charles de Gaulle 2. Le montant à financer va passer de 918 millions de francs en 1988 à 2.050 millions de francs en 1990. En dépit de cette majoration, le taux d'endettement resterait inférieur à 1 % du chiffre d'affaires.

Cette orientation permettra à terme un strict équilibre du trafic passagers entre les deux aéroports, Orly et Charles de Gaulle. Le trafic fret est d'ores et déjà largement concentré sur Charles de Gaulle en raison du couvre feu appliqué à Orly.

#### RÉPARTITION DU TRAFIC

##### Aéroports de Paris.

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Orly .....	55 %	55 %	54,7 %	51,4 %	51 %	50,3 %
Charles-de-Gaulle .....	45 %	45 %	46,3 %	48,6 %	49 %	49,7 %
Total passagers (en millions) .....	40.1	43.9	46.6	48.4	51	53.7

## B. LES TAXES D'AEROPORT - LA TAXE DE SURETE - L'ARTICLE 24 DU PROJET DE LOI DE FINANCES

L'article 24 du projet de loi de finances prévoit de doubler la taxe de sûreté payée par les passagers, soit 6 F au lieu de 3 F sur le trafic intérieur et 10 F au lieu de 5 F sur le trafic international.. Quoique portant sur des niveaux modestes, cet article soulève deux problèmes distincts :

### 1. L'impact des taxes aéroportuaires sur la compétitivité des aéroports

Le développement des échanges intercontinentaux crée une compétition entre aéroports européens. Malgré sa position géographique privilégiée, Aéroports de Paris n'est pas le mieux placé dans cette compétition. La hausse du trafic des différents aéroports s'établit comme suit :

#### TRAFIC PASSAGERS DES QUATRE PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS

(En millions de passagers.)

Aéroports	1985	1988	Variation moyenne passagers 1985/1988	Variation moyenne fret 1985/1988
Londres .....	47,2	59,8	+ 8,2 %	+ 7,4 %
Francfort .....	20,3	25,2	+ 7,5 %	+ 9,5 %
Amsterdam .....	11,7	15	+ 8,6 %	+ 9,7 %
Paris * .....	32,9	40,7	+ 7,3 %	+ 5,4 %

\* L'année 1989 sera, en revanche, très favorable à ADP en raison de l'incidence touristique du Bicentenaire de la Révolution.

Le prix relatif des "touchées", c'est à dire des atterrissages, peut être un élément non négligeable de cette compétition. Même d'un montant modeste, la taxe de sûreté doit être replacée dans l'ensemble des taxes aéroportuaires payées par les compagnies.

En effet, de nombreuses taxes ou redevances (taxes affectées) sont assises sur les mouvements d'avions. Ces taxes s'établissent comme suit :

*Redevances entrant dans le revenu des autorités aéroportuaires (le produit estimé en 1988 sur 30 aéroports est indiqué entre parenthèses) :*

- redevance d'atterrissage (1.110 MF) - redevance carburant (np)
- redevance passagers (910 MF) - redevance bruit (np)
- redevance d'éclairage (np)- redevance frêt (np)
- redevance stationnement (92 MF)

*Redevances perçues pour l'usage de la plate-forme au profit de l'Etat :*

- redevance pour services terminaux de circulation aérienne (408 MF)
- redevance de sûreté (92,3 MF)

Là encore, la comparaison des tarifs payés par les transporteurs n'est pas toujours favorable aux aéroports nationaux. Sur ce plan, ADP se situe au mieux dans une position moyenne.

**COMPARAISON DU COÛT DE LA TOUCHÉE SUR LES AÉROPORTS EUROPÉENS EN 1989**

(Coût payé par le transporteur.)

	Court courrier	Moyen courrier	Long courrier	Cargo long courrier	Moyenne pondérée
Paris .....	100	100	100	100	100
Francfort .....	121	120	112	108	117
Londres Heathrow :					
- pointe .....	204	158	117	38	149
- hors pointe .....	68	48	30	34	47
Amsterdam .....	96	87	77	51	83

Le relèvement de la taxe de sûreté qui s'impute sur le billet d'avion est un élément, certes modeste (3,5 % environ du total des redevances payées par les compagnies aériennes), mais non négligeable de la compétition entre les plates-formes aéroportuaires.

## **2. L'impact de la taxe sur les équipements de sûreté**

L'article 24 du projet de loi de finances prévoit de doubler les tarifs de la taxe de sûreté sur les aéroports.

- Cette taxe, aujourd'hui codifiée à l'article 302 bis k du code général des impôts, a été instituée par l'article 41 de la loi de finances pour 1987. Elle résulte d'un amendement du Gouvernement, déposé à l'ultime fin de la discussion budgétaire, au moment du vote sur les conclusions de la commission mixte paritaire.

Les circonstances du moment (hiver 1986) justifiaient certainement une relative précipitation et une mesure d'urgence destinée à améliorer la sûreté dans les aéroports (portiques de détection...). Le taux était fixé comme suit : 3 francs pour les passagers à destination de la métropole et de l'outre mer, 5 francs pour les passagers à destination de l'étranger.

L'article 37 de la loi de finances pour 1989 a pérennisé cette taxe, instituée à l'origine pour deux ans.

En raison d'un développement rapide du transport aérien, le produit de cette taxe a augmenté sensiblement : 90 millions de francs en 1987 et 1988, 150 millions de francs en 1989. Cette taxe est perçue dans les mêmes conditions que la T.V.A., par les services de la Direction générale des Impôts.

Encore faut-il noter que les recettes sont aujourd'hui très inférieures aux prévisions. Une inspection de la Direction générale des Impôts est actuellement chargée d'élucider cette question.

- Selon les termes mêmes du projet de loi de finances la majoration demandée (doublement des taux, soit 6 francs et 10 francs pour les trafics intérieur et international) a pour objet de "financer l'amélioration des équipements de sûreté".

Cette destination est d'ailleurs conforme à l'objectif initial, parfaitement précisé au cours des débats parlementaires de 1986 (rappelons que, en l'espèce, la taxe a été instituée par amendement du Gouvernement déposé après conclusion de la

commission mixte paritaire et que par conséquent, les débats ont valeur d'exposés de motifs et éclairent le droit positif).

Le Ministre alors chargé du budget, évoquait à l'Assemblée nationale "la nécessité de renforcer le dispositif de sécurité et de sûreté sur les aérodromes, notamment d'améliorer les matériels dont disposent les services de l'Etat affecté à la sécurité des usagers".

Pour lever une éventuelle ambiguïté, il précisait même "le produit de la taxe s'élèvera à quatre-vingt-dix millions de francs par an, ce qui gage une ouverture de crédits supplémentaires sur le budget de l'aviation civile destinés précisément à mettre à niveau les équipements de sécurité sur les plates-formes aéroportuaires".

(J.O. - Débats A.N. 10 décembre 1986 - page 7658).

Cet objectif étant confirmé au Sénat le lendemain en des termes plus elliptiques, mais qui ne laissent aucun doute quant à l'affectation ou la destination de crédits : "le produit de cette taxe servira à développer les équipements dont bénéficient les plates-formes aéroportuaires" (J.O. Débats Sénat 17 décembre 1986 - page 6251).

• Or, force est de constater que :

- si les deux premières années, l'équilibre entre les recettes et les dépenses correspondantes fut respecté, il n'en est plus de même depuis cette année.
- le produit de la taxe est d'ores et déjà très supérieur aux dépenses d'équipement qu'elle est destinée à financer. Ces dépenses de sûreté sont d'ailleurs comprises au sens large puisque la dotation sert aussi à financer les logements des gendarmes chargés de la sûreté (20 millions de francs dans le budget 1990).
- le produit attendu en 1990 représente près de quatre fois le montant des crédits affectés aux équipements de sûreté (hors dotations destinées aux logements des gendarmes) !
- cette taxe provient aujourd'hui quasiment intégralement des compagnies françaises. Sur la recette attendue en 1988 (90 millions de francs), 81 millions de francs ont été payés par Air France et Air Inter.

Les dépenses ont évolué comme suit :

DÉPENSES DE SÛRETÉ SUR LES AÉRODROMES

(Crédits de paiement - Millions de francs.)

Nature	Imputation (Budget aviation civile)	LF1 1987	LF1 1988	LF1 1989	LF1 1990
Installations de sûreté métropole .....	Ch. 53.23 art. 31	58,5	74	62,7	65,8
Installations d'outre-mer .....	Ch. 53.23 art. 32	18	7,5	6	8
Logement de gendarmerie .....	Ch. 53.23 art. 20	n.p.	n.p.	13	20
Subvention d'équipement (aéroport Bâle-Mulhouse) .....	Ch. 63.20 art. 31	n.p.	n.p.	1	1,5
Fonctionnement - entretien du matériel .....	Ch. 34.29 et 34.50 art. 50	n.p.	1,5	»	7,2
<b>Total dépenses</b> .....	»	76,5	83	82,7	102,5
<b>Pour mémoire total A.P.</b> .....	»	(85,2)	(95,7)	(68,7)	(115)
<b>Rappel recettes</b> .....	»	(90)	(90)	(150)	(320)

Légendes . LF1 : loi de finances initiale - n.p. : non précisé.

Source . documents budgétaires « bleu » Aviation civile.

Tout en reconnaissant que le produit des taxes fiscales ne sont pas juridiquement affectées à une dépense précise et que d'autres services participent aux missions de sûreté (police de l'air), -qui sont des missions régaliennes de l'Etat qui n'ont pas à être financées par les seuls passagers du transport aérien-, votre commission s'interroge toutefois sur le décalage important -et inexplicé- entre les recettes et les dépenses qu'elles sont censées couvrir : la dépense totale en équipements de sûreté prévue dans le budget 1990 représente moins du tiers du produit de la taxe.

• Certains événements tragiques survenus récemment à des compagnies françaises confirment que la sécurité des personnes et du transport aérien sont, pour la puissance publique, un impératif absolu. Le renforcement de moyens nécessaires, par une augmentation des dépenses de sûreté doit donc être engagé. Cet objectif de fond n'est pas remis en cause.

**En revanche, le décalage important entre les recettes et les dépenses correspondantes, entre l'augmentation des premières (+ 113 %) et celles des secondes (+ 24 % en crédits de paiements, + 60 % en autorisations de programme) et l'absence totale de justification ne permettent pas d'accepter dans la forme l'article 24 tel qu'il est proposé.**

**Le Gouvernement doit s'expliquer sur ce point. A cette fin, il est proposé de limiter la hausse de la taxe de sûreté.**

**Enfin, les conditions de perception de cette taxe sont telles qu'il n'apparaît pas acceptable de vouloir doubler son tarif, alors que cette taxe de sûreté n'est actuellement perçue -en pratique- sur les seules compagnies françaises. En pratique, cela signifie qu'un usager acquitte une " vignette " de 5 F (10 F dans le P.L.F. 1990) reversée à l'Etat s'il utilise Air France, vignette qu'il ne paye pas ou que la compagnie encaisse s'il utilise une compagnie étrangère ! La situation actuelle est totalement absurde. Dans ces conditions, le doublement de la taxe ne se justifie pas.**

**Votre commission estime qu'en tout état de cause, une modification des conditions de perception de la taxe est indispensable. Cette taxe est aujourd'hui recouvrée dans les mêmes conditions -et par les mêmes services que la T.V.A. Compte tenu des masses financières en jeu, sans commune mesure, ladite taxe de sûreté est mal perçue. Le recouvrement direct par les services de la Direction Générale de l'Aviation qui font autorité dans le monde aéronautique permettrait d'améliorer sensiblement le taux de recouvrement. Le relèvement de la taxe pourrait alors -mais alors seulement- être réexaminé plus favorablement.**

## **ANNEXE**

### **SITUATION DES ASSEMBLAGES DE PRODUCTION AIRBUS**

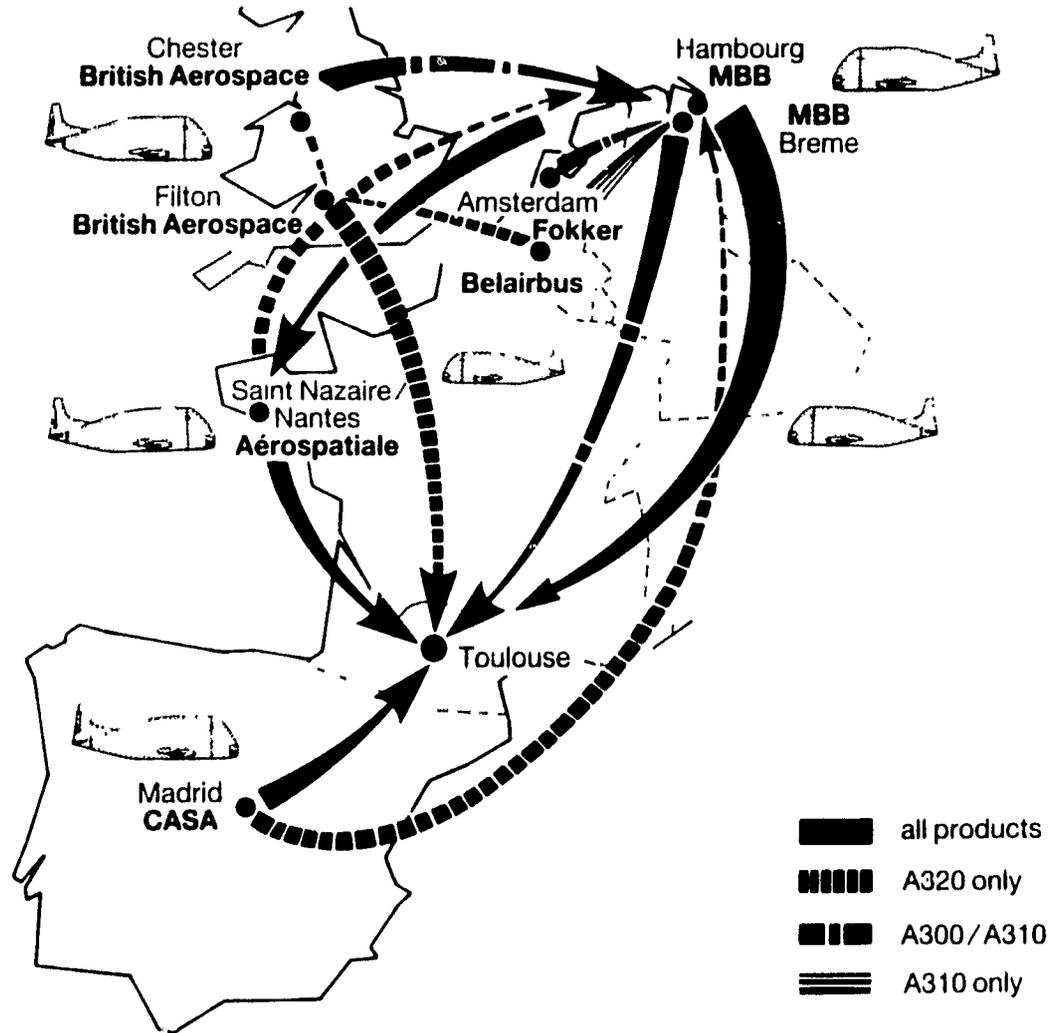
Depuis 1974, le siège social d'Airbus Industrie se trouve à Toulouse, près des installations d'assemblage final. Après montage des aménagements intérieurs à Hambourg, l'avion revient à Toulouse pour essais en vols, peinture et livraison.

Toulouse a été retenue pour l'assemblage final après un examen approfondi d'autres emplacements, car, outre ses installations existantes, l'espace aérien au-dessus de Toulouse est suffisamment vaste pour que les appareils Airbus puissent l'utiliser sans entrave. L'effectif d'Airbus Industrie s'élève à environ 1.300 personnes de 25 nationalités différentes (principalement française, allemande, britannique et espagnole).

L'assemblage fait l'objet de nombreux flux croisés, ainsi qu'il est indiqué dans le schéma ci-après.

Un nouveau site, pour un nouvel avion, pourrait le cas échéant être examiné avec attention. En revanche, une modification actuelle des conditions d'assemblage, dans une chaîne en pleine puissance, n'a aucune justification industrielle ou économique.

# Production flow



**Réunie le mercredi 25 octobre 1989, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission des finances du Sénat a procédé à l'examen des crédits de l'Urbanisme, du Logement, des Transports et de la Mer (III. Aviation civile et IV. Météorologie).**

**La Commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits pour 1990 de l'Aviation civile et de la Météorologie.**