

N° 62

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 33

Transports.

II.- AVIATION CIVILE

IV. METEOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Jean-François PINTAT.

[1] Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Molnet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légis.) : 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 41), 1740 (tome XVI) et in-8° 458.
Sénat : 61 (1983-1984)

Loi de Finances - Aéroports. Aviation civile. Construction aéronautique. Météorologie nationale. Sécurité aérienne. Transport aérien.

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION.....	5
EXAMEN EN COMMISSION	6
AVANT PROPOS	7
CHAPITRE I.	
PRESENTATION DU PROJET DE BUDGET POUR 1984.....	9
A. EVOLUTION DES CREDITS	9
B. MESURES NOUVELLES.....	11
C. OBSERVATIONS - COMPARAISONS 1984/1983.....	12
CHAPITRE II.	
LE TRANSPORT AERIEN	15
A. L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL DU TRANSPORT AERIEN FRANCAIS	15
1) Le contexte international	15
2) Les facteurs de déstabilisation propres au transport aérien	15
3) L'effet des fluctuations monétaires - Généralités	16
B. AIR FRANCE.....	16
A. 1982	16
1) Résultats	16
2) Causes du déséquilibre (taux de change-financement des investissements).....	17

B. 1983	18
1) Résultats	18
2) Causes du redressement (restructuration du Concorde, mise en service des Boeing, politique commerciale)	19
C. Perspectives	20
C. LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR	21
A. Air Inter	21
1) Résultats	21
2) Perspectives (concurrence TGV, coûts, coopération) ...	22
B. Compagnies régionales	23
1) Résultats	23
2) Le développement du transport aérien régional	24
CHAPITRE III.	
CONSTRUCTION AERONAUTIQUE	25
A. PRESENTATION	25
1) L'environnement international	25
2) Evolution des crédits	26
B. LA SNIAS ET LE PROGRAMME AIRBUS	27
1) Aspects commerciaux, stagnation des ventes	27
2) Perspectives (A 320, ATR 42)	27
3) Aspects financiers, situation et concours de l'Etat	29

C. LA SNECMA ET LE PROGRAMME DES MOTEURS CFM 56	30
1) Aspects commerciaux	31
2) Perspectives (CFM56-4 et « P.A.T. »)	32
3) Aspects financiers, situation et concours de l'Etat	33
D. AUTRES PROGRAMMES	35
1) Equipements de bord	35
2) Hélicoptères	35
CHAPITRE IV.	
LES AEROPORTS	37
A. PRESENTATION	37
B. AEROPORT DE PARIS	37
1) Situation	37
2) Observations	37
C. AEROPORTS REGIONAUX	38
CHAPITRE V.	
SECURITE AERIENNE	41
A. NAVIGATION AERIENNE	41
B. FORMATION AERONAUTIQUE	42
CHAPITRE VI.	
METEOROLOGIE	43
A. CREDITS	43
B. PROJETS. Le programme Meteosat	43
ANNEXE. Avances remboursables de construction aéronautique	45

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

I. GENERALITES

- La Commission regrette vivement l'ampleur des annulations de crédits intervenues en 1982 et 1983 qui révèle le caractère totalement illusoire des budgets présentés au Parlement depuis 2 ans.

- La Commission constate que le présent budget de l'Aviation civile s'inscrit dans une conjoncture économique dépressive dont se ressentent les résultats des transporteurs et des constructeurs.

II. TRANSPORT AERIEN

Malgré une amélioration sensible en 1983, la situation financière d'Air France est fragile, en raison notamment des effets persistants de la déréglementation et de la relative insuffisance de fonds propres.

Le développement des accords de coopération entre la Compagnie Air Inter et les compagnies régionales doit être examiné avec prudence car les conditions d'équilibre financier des partenaires sont d'ores et déjà très différentes.

III. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

En dépit de perspectives favorables, les entreprises de construction aéronautique connaissent une situation financière difficile. La Commission estime souhaitable de renforcer les fonds propres des entreprises qui doivent connaître un développement important dans les prochaines années.

La Commission regrette que les crédits alloués ne témoignent pas d'une volonté claire de soutenir le programme AIRBUS A.320.

La Commission se félicite de la mise en place d'un plan d'action technologique destiné à renforcer la maîtrise des moteurs d'avions civils qu'elle demandait depuis longtemps.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 25 octobre 1983, la Commission a procédé sur le rapport de M. Jean-François PINTAT, rapporteur spécial, à l'examen des crédits pour 1984 de l'Aviation civile et de la Météorologie.

Après avoir approuvé le rapport et les observations du rapporteur spécial, la Commission a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie.

AVANT PROPOS

L'Aviation Civile est un domaine où la France est bien placée : au 3ème rang mondial pour le trafic international de passagers, au 2ème rang pour la construction aéronautique.

Activité de haute technologie, génératrice de devises (apport net de 8 milliards de francs en 1982), employant environ 115.000 personnes, l'Aviation Civile est aussi une activité fluctuante et cyclique, dépendante de l'environnement international. Ces fluctuations expliquent que si les perspectives à moyen terme de certaines entreprises apparaissent saines, l'Aviation civile traverse aujourd'hui une période difficile.

Ces difficultés sont sinon renforcées, du moins soulignées par l'évolution des crédits car peu de budgets subissent, en 1984, une baisse aussi sensible.

CHAPITRE I

PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1984

A. EVOLUTION DES CREDITS

Le projet de budget de l'Aviation civile, qui représente près de 9 % du budget total des transports, s'élève à 4.582,4 millions de francs en 1984 (1), soit - 10,3 % en francs courants, et - 15,5 % en volume par rapport à 1983. Les autorisations de programme (2.715 millions de francs en 1984), qui constituent le véritable révélateur des orientations budgétaires, connaissent une baisse plus sensible encore : - 18,5 % en valeur, - 23 % en francs constants.

- Les moyens de fonctionnement (1.880 millions de francs) qui représentent 41 % du total sont ajustés de façon stricte : + 5,8 %.

- Les crédits d'intervention (241,5 millions de francs) qui représentent 5,3 % du total et sont constitués principalement de subventions au transport aérien, diminuent de 16 %.

- Les dépenses en capital (2.461 millions de francs en crédits de paiement) qui représentent 53,7 % du budget diminuent de 19,14 %. La baisse des autorisations de programme (- 18,5 %) affecte principalement les crédits de construction aéronautique, qui représente à elle seule 86 % des dépenses en capital. Les crédits qui lui sont affectés, soit 2.887 millions de francs en A.P., diminuent de 21 % par rapport à 1983.

(1) Porté à 4.592 millions de francs après seconde délibération à l'Assemblée Nationale, soit 9,6 MF supplémentaires affectés aux crédits de formation aéronautique-contrôle aérien. Voir page 41.

Structure et évolution des dotations budgétaires

(MF : millions de francs)

Actions	Part dans le total des crédits	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital		Autorisations de programme	
		Crédits demandés pour 1984 (MF)	Variation par rapport à 1983	Demandes pour 1984 (MF)	Variation par rapport à 1983
AVIATION CIVILE					
22. Transport aérien	4,8 %	220,5	- 18,3 %	0,6	- 14 %
23. Construction aéronautique	46,3 %	2121	- 20,5 %	2287	- 21,5 %
24. Navigation aérienne	26,5 %	1213,5	+ 3,2 %	272,5	+ 11,3 %
25. Bases aériennes	8,3 %	380,4	+ 0,5 %	129,1	- 10,5 %
26. Formation aéronautique	3,8 %	175,3	+ 2,8 %	15,5	- 10 %
60. Administration générale	10,3 %	471,7	+ 6 %	10,4	- 11 %
TOTAL Aviation civile	100 %	4582,4	- 10,3 %	2715,1	- 18,5 %
METEOROLOGIE	100 %	601,2	+ 8,4 %	118,4	+ 41,3 %

B. PRINCIPALES MESURES NOUVELLES

1) Transport aérien

Les subventions aux entreprises publiques représentent la quasi totalité des crédits, soit :

- 197 millions de francs versés à Air France pour l'exploitation du Concorde et des lignes des DOM-TOM (soit - 16 % ou 37 millions de francs de moins qu'en 1983),

- 22 millions de francs versés à Air Inter pour l'exploitation de Mercure (soit - 32 % ou 10 millions de francs de moins qu'en 1983).

Ces baisses importantes sont cependant conformes au programme de réduction progressive des subventions affectées aux compagnies de transport aérien.

2) Construction aéronautique

AUTORISATIONS DE PROGRAMME

	Montant (en millions de francs)	Pourcentage dans le total des crédits de la construction aéronautique	Variation par rapport à 1983
● Principaux programmes			
AIRBUS	630	27,6 %	- 34 %
AIRBUS A 320	400	17,5 %	- 20 %
ATR 42	320	14 %	+ 45 %
Hélicoptères (Dauphin, Ecureuil)	63	2,7 %	nouveau
Concorde - support en service	40	1,7 %	- 20 %
CFM 56	360	15,8 %	- 55 %
● Ensemble construction aéronautique (chapitre 53.22)	2279		- 21,7 %

3) Navigation aérienne (circulation aérienne en route)

Les crédits des dépenses ordinaires sont ajustées de façon stricte : (+ 5,4 % en volume). La plus grande partie de cet ajustement (85 %) provient de la revalorisation des rémunérations (mesures acquises 1983 et provision 1984). Le reste résulte des mouvements de transformation (120 emplois), création (36 titularisations) et redistribution d'emplois (7 emplois transférés à l'E.N.A.C. - 8 emplois supprimés).

En revanche, les autorisations de programme continuent d'augmenter (+ 11,6 % par rapport à 1983). Les dépenses nouvelles portent principalement cette année sur la modernisation du réseau radar (61 millions de francs, soit 22 % du total des A.P.).

4) Bases aériennes

Les crédits de fonctionnement sont ajustés de 6,7 % en valeur. Mais les dépenses en capital diminuent de 10 % (en C.P. et A.P.).

Sur les 129 millions d'A.P., 13 % soit 17 millions de francs sont consacrés à l'aéroport de Nice (44 millions de francs en 1983).

5) Formation aéronautique et contrôle technique

La stabilisation des crédits de fonctionnement (+ 4,4 %) traduit une légère diminution en volume, consécutive notamment à des redistributions d'emplois au sein du ministère (solde de 35 emplois supprimés).

6) Météorologie

La progression sensible des crédits d'équipement résulte de l'inscription d'un crédit de 31 millions de francs au profit du satellite météo européen, METEOSAT.

C. OBSERVATIONS - COMPARAISONS 1984-1983

● La comparaison des crédits de l'aviation civile par rapport à 1983 se trouve significativement affectée par l'annulation intervenue par l'arrêté du 5 mai 1983 qui a porté sur 803,8 millions de francs d'autorisations de programme (soit 24 % de la dotation 1983) et 567,2 millions de francs de crédits de paiement (soit 18,8 % de la dotation 1983).

● Une bonne partie des crédits annulés concerne l'avion nouveau moyen courrier de 150 places A.320 et le moteur CFM 56-4 qui lui est annexé. Les crédits correspondants avaient en effet été inscrits dans la perspective d'un lancement en 1983 ce qui n'a pas été le cas, et ces annulations sont partiellement, mais partiellement seulement, justifiées.

En effet, votre Commission observe que ces annulations portent, pour la deuxième année consécutive, sur près du quart de la dotation. Ce décalage renouvelé entre crédits votés et budget réel n'est pas acceptable. Cette situation apparaît extrêmement malsaine sur le plan du contrôle budgétaire et votre Commission manifeste fermement sa opposition à de telles pratiques.

Les tableaux ci-après retracent les évolutions avant et après les annulations.

	Comparaison des budgets 1984-1983					
	Montants					
	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	Crédits votés 1983	(M.F.) Crédits après annulation	Projet de budget	Crédits votés 1983	(M.F.) Crédits après annulation	Projet de budget
• Total aviation civile	3331	2527	2715	5108	4541	4582
• Titre V	3326	2525	2702	3038	2472	2449
• Construction aéronautique (chapitre 53.22)	2912	2213	2279	2669	2136	2113

	Evolution 1984/1983			
	Budget 1984/Budget voté 1983		Budget 1984/Crédits 1983 après annulation	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
• Total aviation civile	- 18,5 %	- 10,3 %	+ 7,4 %	+ 0,9 %
• Titre V	- 18,8 %	- 19 %	+ 0,7 %	- 0,1 %
• Construction aéronautique	- 21,7 %	- 20,8 %	+ 3 %	- 0,1 %

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AERIEN

A. L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL DU TRANSPORT AERIEN FRANCAIS

1) Le contexte international dans lequel s'insère la politique française du transport aérien est caractérisé par une conjoncture économique dépressive dont se ressentent les résultats des transporteurs. L'année 1982 s'est révélée critique pour le transport aérien international :

- augmentation du trafic inférieure aux prévisions (1,8 % contre 3,4 % escomptés)
- situation financière proche de la faillite (Panam) ou entraînant des réductions draconiennes d'effectifs (British Airways)
- pertes d'exploitation (non comprises les charges d'emprunt) reconduites pour la troisième année consécutive (600 millions de dollars en 1981, 200 millions de dollars en 1982)
- pertes globales évaluées à 1,9 milliard de dollars en 1982.

2) Aux effets de la crise économique s'ajoutent des facteurs de déstabilisation propres au transport aérien.

- Une offre largement surcapacitaire entraîne une guerre commerciale avivée par les politiques de déréglementation qui se caractérise par une véritable anarchie tarifaire, illusoire tentative d'améliorer le remplissage des avions.
- Un endettement sans précédent, et un accroissement considérable des charges d'emprunt nés de la modernisation de flottes dans les années 1976-1980. Le seul montant des intérêts est estimé à 1,8 milliard de dollars en 1982, soit...95 % du total des pertes. Le redressement des comptes d'exploitation attendu pour l'année 1983 (solde positif de 500 millions de dollars) ne parviendra pas à compenser l'accroissement démesuré des charges financières.

3) Si les résultats des compagnies aériennes sont étroitement dépendants de cet environnement international défavorable, s'ajoute, dans le cas de la France, un élément non négligeable : **l'effet des variations de taux de change.**

Ces effets sont complexes. D'une façon générale, les compagnies sont déficitaires en dollars et il y a aggravation des résultats lorsque cette devise s'apprécie contre toutes les autres. En revanche l'apport de devises est au total positif et il y a amélioration des résultats lorsque toutes les devises s'apprécient par rapport au franc.

Au cours de l'année 1982, la dépréciation du franc par rapport au dollar a été de l'ordre de 17 % ; cette dépréciation a naturellement majoré le prix du carburant exprimé en dollar et qui représente, selon les compagnies, entre le 1/5^è et le 1/4 du coût d'exploitation.

Les autres effets sont moins nets. Indépendamment du taux des emprunts, les variations des taux de change augmentent les charges financières des emprunts indexés en dollars. En outre, l'effet indirect sur les recettes en raison du caractère attractif du prix du transport et du prix du séjour pour les étrangers doit aussi être pris en compte mais il est très difficile à cerner, car il favorise également les compagnies étrangères.

Au total, les effets de taux de change sont complexes et diffus. Sauf exception, les indications ne sont données qu'à titre indicatif. La compagnie Air France chiffre à 240 millions de francs l'effet direct de variation des parités monétaires.

B. AIR FRANCE

A. 1982

1) Résultats : En 1982, les résultats de la Compagnie se sont moins dégradés que ceux de la moyenne de ses concurrents internationaux.

Dans un contexte économique mondial défavorable, Air France a augmenté ses recettes de 16,2 % par rapport à 1981 et dégagé une marge brute d'autofinancement positive de 502 millions de francs, ce qui n'a pas été le cas de tous ses concurrents internationaux.

Cette augmentation a cependant été insuffisante pour compenser les dépenses résultant notamment des charges d'intérêt et l'exercice 1982 se solde par un déficit de 791,8 millions de francs (soit 3,6 % de chiffre d'affaires).

2) Ce déséquilibre est le résultat de trois facteurs

a) Le premier est d'ordre monétaire et concerne les variations de taux de change qui ont eu pour la Compagnie trois effets :

- sur le compte d'exploitation. L'effet direct (carburant et charges d'emprunt) est évalué à 240 millions de francs, soit 30 % du déficit de 1982.

- sur le compte des pertes et profits. Les écarts de change provenant du délai entre la réalisation d'une opération et son règlement effectif accentuent l'effet négatif de variation de change : 135 millions de francs de pertes ont été enregistrés à ce titre au compte des pertes et profits d'Air France.

- enfin, une partie de l'endettement d'Air France étant libellée en dollars, la Compagnie a dû comptabiliser au titre de la réévaluation de la dette un nouvel effet négatif de 112 millions de francs.

b) Le second est d'ordre financier et concerne le financement des investissements. En raison en partie de la faiblesse de fonds propres, le financement des investissements s'est opéré pour une augmentation importante de l'endettement dont le coût est aujourd'hui un accroissement considérable des charges financières (+ 155 % entre 1980 et 1982).

L'évolution comparée des flux d'endettement et de remboursement est à cet égard significative :

EVOLUTION DE L'ENDETTEMENT

	Endettement (moyen et long terme)	Charges financières nettes (incluant crédit-bail)
1980	3.595 MF	360 MF
1981	4.281 MF	661 MF
1982	4.363 MF	917 MF
1982/1980	+ 37 %	+ 155 %

	Endettement nouveau	Remboursement d'emprunt	Investissement avions
1982	1958 MF (1)	852 MF	2294 MF
1983	1148 MF	947 MF	1455 MF
1984	1022 MF	1250 MF	1453 MF

(1) dont 55 % soit 1085 millions de francs de crédit-bail en dollars.

La structure même de l'endettement qui laisse une large part à l'endettement en dollars (55 % sur le flux d'endettement en 1982), pénalise la Compagnie. Le seul remboursement des emprunts évalué en 1982 à 852 millions de francs avec un dollar à 7 F est de...1236 millions de francs, soit 384 millions de francs de plus, avec un dollar à 7,35 F.

c) Le 3°, très marginal, est lié aux événements de politique internationale : fermeture provisoire des lignes de Téhéran, Bagdad et Buenos Aires.

B. 1983

1) Perspectives : 1983 devrait connaître une moindre dégradation que celle qui pouvait être redoutée.

Le déficit prévisionnel était évalué en décembre 1982 à 600 millions de francs pour l'année 1983. Les mesures de contrôle des changes décidées dans le cadre du plan de rigueur du 25 mars 1983 ne pouvaient que renforcer le pessimisme. En réalité, il apparaît que les résultats seront moins défavorables et le déficit est évalué à 273 millions de francs pour l'année 1983.

2) Sans nier l'importance de la stabilisation à monnaie constante du prix du carburant, cette amélioration relative est le résultat de 3 facteurs

a) Premier facteur : la suppression d'un élément de déficit : la restructuration du réseau Concorde.

Jusqu'en 1982, le déficit restant à la charge d'Air France après compensation de l'Etat, n'était pas négligeable : 17,6 millions de francs en 1981, 10,7 millions de francs en 1982. En 1982, quatre dessertes sur cinq ont été supprimées (Caracas, Rio, Washington et Mexico via New-York). Depuis le 1er novembre 1982, seules sont assurées 7 fréquences hebdomadaires entre Paris et New-York.

Cette restructuration a sensiblement amélioré les résultats du réseau, encore lourdement déficitaire en 1982 (- 106 millions de francs en 1982, - 176 millions de francs en 1981). Le dernier mois connu (septembre) a même connu un coefficient d'occupation record de 74,6 %. Les seuls résultats d'exploitation (hors provision pour aléas et charges d'amortissement) seront légèrement positifs en 1983 et la compensation des obligations d'intérêt général versée par l'Etat se limite désormais aux seules charges d'amortissement et de frais financiers. Cette compensation s'établit à 178 millions de francs en 1983 (contre 277 millions de francs en 1982 et 345 millions de francs en 1981).

b) Deuxième facteur : une meilleure adaptation de l'offre : la mise en service de 12 Boeing 737.

L'emploi des 12 Boeing 737, dont la mise en service s'est échelonnée au cours du premier semestre 1983, présente un double intérêt pour la Compagnie. Il permet en premier lieu d'assurer l'expansion de la Compagnie, en ouvrant certaines lignes (Dublin, Pise...) et en reprenant des lignes suspendues après le retrait des Caravelles (Stuttgart, Cologne...). A l'effet commercial direct s'ajoute un important effet induit de trafic de correspondance, en augmentation de 10 % en 1983.

Il répond surtout à une politique d'optimisation de la flotte. En raison de la stabilisation du trafic international, l'accroissement des recettes ne peut être obtenue que par une meilleure productivité (contrôle des coûts et des effectifs) et un meilleur ajustement de l'offre à la demande. Le Boeing 737 de 100 places est sur de nombreux axes mieux adapté au trafic que le 727 de 156 places et son coût de rotation est inférieur de 25 %.

D'ores et déjà les résultats s'avèrent très positifs et Air France améliore son coefficient de remplissage d'un point sur le réseau européen alors qu'il diminue d'un point pour la plupart des compagnies européennes.

Il doit cependant être noté qu'en raison du double jeu du retard apporté au programme et des variations du cours du dollar, le montant total de l'investissement a été légèrement supérieur à celui prévu.

c) Troisième facteur : une vigoureuse politique commerciale de redéploiement.

Au lendemain de l'annonce des mesures concernant les autorisations de sorties de devises, des prévisions pessimistes avaient été annoncées touchant à l'impact de celles-ci sur l'activité des transporteurs aériens français.

La plupart des prévisions, établie avant le contrôle de change ont, il est vrai, dû être révisées en baisse. C'est le cas pour la Compagnie elle-même, dont la hausse de trafic est, au 31 août 1983, inférieure de 1,2 % aux prévisions. C'est surtout le cas pour certaines filiales, Air Charter International et Sitour, dont l'essentiel de la clientèle est française et pour lesquelles l'écart de recettes par rapport aux prévisions est de l'ordre de - 15 % et - 12 %.

Cependant, grâce au redéploiement de la politique commerciale (arrêt des campagnes publicitaires prévues en France pour les destinations internationales, promotion de la destination France sur les marchés étrangers) et grâce à l'implantation solide de la Compagnie sur les marchés étrangers, les pertes de recettes par rapport aux prévisions sont en tout état de cause très modestes. Sur les 7 premiers mois de l'année, le trafic d'Air France est en hausse de 2,8 % par rapport à 1982.

C. PERSPECTIVES

Le déficit encore sensible de la Compagnie devrait se prolonger en 1984. Le report au-delà de 1988 de toute livraison d'appareil à l'exception des cinq A 310 déjà commandés permettra une diminution du volume des amortissements et des frais financiers. **Le problème essentiel de la Compagnie reste pour le présent et les années à venir une insuffisance des fonds propres, préjudiciable à la préparation du renouvellement des flottes dans les années 1988.** Cette situation devra être un élément fondamental de la discussion du contrat de plan en cours de négociation.

Deux initiatives ne paraissent pas favorables.

L'opération comptable de juin 1983 destinée à éviter le report de déficits importants (opération dite « coup d'accordéon »), il est vrai souhaitable pour améliorer la structure financière de l'entreprise, s'est pourtant soldée par une réduction de 45 % de la valeur nominale des actions détenues à 99 % par l'Etat, et une diminution du capital de l'ordre de 80 millions de francs (1737 millions de francs au lieu de 1818 millions de francs).

En outre, au 1er novembre 1983, la dotation en capital prévue pour l'année 1983 n'a pas encore été versée en totalité (350 millions de francs versés au lieu des 500 prévus).

C. LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR

A. AIR INTER

1) Résultats

Comme les années précédentes, les résultats de 1982 ont été satisfaisants.

La Compagnie a dégagé un bénéfice net de 68,1 millions de francs, dont 28 millions de francs affectés à la réserve de participations des salariés.

La marge brute d'autofinancement demeure largement positive, 373 millions de francs soit 8,9 % de recettes hors taxes : l'endettement et les charges financières fléchissent (respectivement - 23 % et - 7 % entre 1980 et 1982).

Les résultats pour l'année 1983 devraient être moins favorables, en raison notamment de l'effet des variations de taux de change : un changement de 10 centimes dans la cotation du dollar entraîne une augmentation de dépenses de 14 millions de francs, soit l'équivalent des recettes nettes de 35.000 passagers. Le bénéfice net est évalué à 5,3 millions de francs en 1983.

Malgré ces résultats satisfaisants, la Compagnie est confrontée à trois incertitudes.

2) Incertitudes

a) La première concerne la concurrence du Train à Grande Vitesse.

Jusque là, l' « effet T.G.V. » a été inférieur à ce que redoutait primitivement Air Inter. La mise en service des deux tronçons de la ligne Paris-Lyon devrait sensiblement modifier les conditions de la concurrence.

Ainsi, alors que la mise en service au dernier trimestre 1981 du premier tronçon a fait perdre 84.000 passagers, celle du second tronçon au dernier trimestre 1983 en a fait perdre le double.

Estimation des pertes de trafic dues à la mise en service du T.G.V. (en passagers)

	1981	1982	1983	1984
Pertes totales	84.000	347.000	714.000	1.200.000
dont Lyon	80.000	324.000	458.000	753.000

dont 160.000 imputables au deuxième tronçon.

Si la compagnie n'est pas totalement démunie devant cette concurrence, en particulier par l'aménagement de rotations en diminuant le nombre de sièges offerts (les Mercure dont le onzième et dernier exemplaire vient d'être acheté à AMD, iront remplacer les Airbus A.300 notamment), l'impact du T.G.V. est loin d'être négligeable sur le trafic (perte sur Paris-Lyon de 60 %) et sur l'extension de la flotte. Air Inter s'attend à une perte de trafic équivalente à l'utilisation de 3 Airbus A.300.

b) Seconde inquiétude : l'amélioration de la productivité et le contrôle des coûts.

Le succès de la politique tarifaire d'Air Inter introduite peu de temps après la mise en service des gros porteurs, est incontestable : augmentation constante du nombre de passagers transportés (+ 6,9 % en 1982, + 7,9 % probablement en 1983), hausse moyenne des tarifs inférieure à l'inflation... Cette politique s'est accompagnée d'une modification de clientèle et aujourd'hui, plus de 50 % des passagers voyagent à tarifs réduits. En conséquence, la recette unitaire moyenne diminue d'année en année.

Face à cette tendance lourde que constitue la baisse de la recette unitaire moyenne, ce qui a pu être considéré jusqu'à aujourd'hui comme une totale inélasticité des coûts doit être examiné avec attention. La Compagnie ne pourra durablement supporter des charges du personnel navigant technique non seulement très supérieures à celles en vigueur dans les compagnies équivalentes américaines (2 fois plus) mais également supérieures à Air France.

Cette dernière question devra impérativement être examinée avant la mise en service d'avions nouveaux dont les performances pourraient être entamées par des rigidités structurelles inadaptées aux défis du moment.

3) La troisième inquiétude concerne le développement de la coopération avec les compagnies de troisième niveau.

Le développement des accords de coopération, aussi utiles soient-ils, doit être examiné avec beaucoup de prudence car les conditions d'équilibre financier des partenaires sont d'ores et déjà très différentes :

B. LES COMPAGNIES REGIONALES ET L'ORGANISATION DU RESEAU INTERIEUR

1) Les 12 compagnies régionales ont transporté en 1982 sur leur réseau propre 925.000 passagers soit près du 1/10^è du trafic d'Air Inter. Afin de rechercher une meilleure complémentarité entre les entreprises, ont été récemment conclus des accords entre Air Inter et Brit-Air d'une part et Air Inter et TAT d'autre part.

Le premier, signé le 13 août 1982, porte sur les lignes Paris-Rennes et Paris-Quimper. Air Inter continue de gérer la politique commerciale et tarifaire, l'entretien des avions et le traitement des passagers à Orly... mais Brit-Air assure la responsabilité de l'exploitation et le traitement des passagers et des avions à Rennes et Quimper.

L'accord du 21 juin 1983 signé entre TAT et Air Inter porte sur des réductions tarifaires de 5 % à 15 % sur 62 liaisons de correspondance.

Ce partenariat peut être très utile aux différentes parties intéressées, compagnies et collectivités territoriales. La compagnie secondaire peut élargir ou asseoir son réseau, tandis qu'Air Inter, du fait de la dimension

prise par la Compagnie se trouve moins bien adaptée à des exploitations requérant des avions de 50 places.

2) Le développement des accords de coopération et du transport aérien régional doit cependant être envisagé avec prudence.

Il faut en effet rappeler que, à l'exception de la compensation financière pour l'exploitation des Mercure, Air Inter ne reçoit aucune subvention de l'Etat, alors même que 34 lignes sur 46 sont déficitaires et sont maintenues dans un souci du service public. Au contraire, les compagnies de 3^e niveau continuent de dépendre du soutien financier que les instances régionales ou les collectivités locales entendent leur apporter. 30 millions de francs ont été versés en 1982.

En application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, l'Etat continuera de délivrer les autorisations de transport aérien, après consultation des autorités régionales et sous réserve de la conclusion d'une convention entre l'exploitant et l'Etat, ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie, ou un établissement public intéressés.

Ainsi sans exclure a priori des interventions ponctuelles, notamment au titre de l'aménagement du territoire, l'Etat n'entend pas s'engager dans des actions qui relèvent de la responsabilité des intervenants locaux.

Cela vaut en particulier pour la prise en charge du déficit des lignes régionales. La DATAR peut aider au lancement de nouvelles dessertes par une aide ponctuelle, mais il appartient aux collectivités locales ou chambres de commerce et d'industrie intéressées de négocier avec les transporteurs des conventions définissant la qualité des services et garantissant l'équilibre financier des lignes.

CHAPITRE III

CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

A. PRESENTATION

1) L'environnement international

Plus encore que le transport aérien, l'aéronautique est une activité dépendante de son environnement international. Le chiffre d'affaires consolidé de l'industrie aéronautique française civile et militaire s'est élevé à 51 milliards de francs en 1982. Le montant des exportations (32 milliards) a représenté 5 % du montant total des exportations françaises. Malgré ces bons résultats de 1982, l'aéronautique civile traversera en 1983 et 1984 une passe extrêmement difficile.

Les difficultés viennent d'abord des conséquences de la récession sur les compagnies qui retardent le renouvellement de leur flotte. Elles viennent surtout d'une concurrence exacerbée entre les constructeurs sur les marchés (notamment le marché asiatique, zone privilégiée où se poursuit la croissance du transport aérien), sur les prix (conditions de reprise et modalités de crédit) et sur les produits (notamment par l'apparition depuis 1982 de la location d'avions).

Pour l'industrie française, ce contexte économique défavorable a été partiellement compensé par les effets du renchérissement du dollar. Les ventes sont en effet effectuées en dollars et la situation s'est trouvée améliorée. Une baisse de parité du franc de 10 % par rapport au dollar entraîne pour la SNIAS et la SNECMA une amélioration de leurs résultats relatifs à l'Airbus et au CFM-56 d'environ 7 %. Cet avantage est naturellement extrêmement fragile car cet effet positif serait rapidement annulé si l'inflation française devait rester supérieure à l'inflation américaine. **C'est en fait la combinaison du cours du dollar et du différentiel d'inflation qui est déterminant pour la compétitivité à long terme de l'industrie française.**

2) Evolution des crédits

– Les annulations des crédits en 1983 ont porté sur 25 % du total des autorisations de programme de l'année, soit 699 millions de francs sur 2801 millions de francs.

– La structure des crédits de la construction aéronautique civile est donnée dans le tableau ci-après :

AUTORISATIONS DE PROGRAMMES DE LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE (chapitre 53.22, millions de francs)

	1983	Annulations 1983	1984
Airbus	960	58,5	630
Etudes et recherches de base	124		132
A 320	500	430	400
Concorde - Support en service	50		40
ATR 42	220	24,5	320
Dauphin	Mémoire		23
Ecureuil bimoteur	Mémoire	16	
Ecureuil monomoteur (nouveau)			24
CFM 56	804	177	360
TM 333	45		52
TM 319 (nouveau)			18
Investissements dans les établissements d'Etat	35		25
Développements technologiques proba- toires	130		125
Plan d'action technologique « moteurs civils » (nouveau)			50
Equipements de bord	40	9	60
Aviation légère	4		4
TOTAUX	2.912	699	279

B. LA SNIAS ET LE PROGRAMME AIRBUS

1) Aspects commerciaux : la stagnation des ventes

Pour les raisons indiquées, la situation commerciale de la Société Nationale Industrielle Aérospatiale s'est dégradée.

Si l'Airbus A 300 était relativement protégé dans sa catégorie, les caractéristiques de l'A 310 en font un concurrent direct du Boeing 767 et la concurrence est extrêmement vive.

Le nombre de commandes a diminué (46 en 1981, 17 en 1982). Le nombre d'annulations et d'options non confirmées (Japan Airlines) et de reports de commandes (Eastern Airlines) augmente. En 1983, le nombre d'avions à « queue blanche », c'est-à-dire d'avions invendus, sera de l'ordre de 20 Airbus A 300. L'effondrement du marché américain et la baisse des besoins pétroliers off-shore a également frappé de plein fouet la division hélicoptères où le nombre d'invendus est très important.

Quelques succès (Singapour Airlines) ou quelques péripéties (Thai Airways) montrent que le marché des avions est aussi un marché d'opportunité en évolution permanente.

Le niveau d'activité baisse sensiblement et les cadences programmées ont dû être révisées en baisse - 47 et 40 Airbus annuels contre 50 prévus en 1984 et 1985. Le seul fait de réduire la cadence d'un Airbus par mois se traduit par la perte de l'équivalent d'un million d'heures de travail annuel et de plus de 600 emplois.

2) Perspectives

Le marché des avions est un marché cyclique. En 1982 l'âge moyen des avions dans le monde est de 10 ans, et la plupart d'entre eux seront remplacés dans la décennie. Deux programmes récents répondant au souci d'adapter les flottes au trafic, apparaissent particulièrement positifs.

a) L'Airbus A 320

Des difficultés objectives expliquent en partie le retard apporté au lancement de ce nouvel avion moyen courrier à fuselage étroit de 150 places. Pour des raisons diverses, les deux principaux partenaires de la France dans le consortium européen ont souhaité différer le lancement

de l'A.320. En outre, les modalités de la coopération internationale ne sont pas encore totalement définies. Pour un programme total de 10.000 millions de francs, la part revenant à l'Aérospatiale ne pourra être chiffrée de façon exacte que lorsque l'ensemble des accords industriels auront été conclus. On peut l'estimer entre 35 % à 40 % du total, soit 3.500 millions de francs à 4.000 millions de francs à financer d'ici à 1988.

Un accord a été acquis, en ce qui concerne les parts de fabrication, qui correspond aux pourcentages suivants :

France	34 %
Grande-Bretagne	26 %
Allemagne	37 %
Espagne	3 %.

D'autres coopérants pourraient intervenir en tant que partenaires associés, au niveau de la production et du développement. Il s'agit du Canada à hauteur de 7 à 10 % ; des Pays-Bas à hauteur de 6 %, de l'Australie à hauteur de 2 % et de l'Italie.

En outre, si la reprise paraît certaine, le problème essentiel est celui de son déclenchement, car aucun constructeur ne souhaite vraiment partir trop tôt et se retrouver dans l'obligation de stocker des avions valant plus de 50 millions de dollars pièce.

- Le marché apparaît pourtant porteur : 3.000 appareils d'ici à la fin du siècle, vraisemblablement partagé entre deux constructeurs. Longtemps bloqué par le problème des moteurs, l'Airbus A 320 disposerait aujourd'hui de 2 propositions et le nombre de commandes commence à évoluer favorablement (80). L'équilibre financier du programme est estimé à 500 ou 600 appareils.

COMMANDES DE A 310

	Commandes	Options
AIR FRANCE	25	25
AIR INTER	10	10
British Caledonian	7	3

* l'achat des 12 Boeing 737 a été affecté de clauses de reprise.

b) Autres perspectives : l'ATR 42

L'augmentation du prix du carburant ainsi que des facteurs locaux (déréglémentation) ont changé ces dernières années les données du transport aérien régional et remis au premier plan les petits avions de transport équipés de turbo-propulseurs. Ce marché est actuellement considéré comme un des plus porteurs de l'ordre de 3 000 appareils de 1985 à la fin du siècle.

L'ATR.42 est un avion de transport régional de 42 ou 49 places, en cours de développement en coopération paritaire entre l'Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia. Il a aujourd'hui quatre concurrents : deux dans la catégorie des 30 places (le SF.340 américano-suédois, l'EMB.120 brésilien), et deux dans la catégorie des 50 places (le Dash 8 canadien et l'hispano indonésien, le CN.235).

Avec un taux du dollar de l'ordre de 6 FF, la rentabilité de programme paraît assurée avec une hypothèse moyenne de pénétration du marché de l'ordre de 450 avions dans la série de base.

L'ATR.42, dont le premier vol aura lieu au cours de l'été 1984, et les livraisons débiteront en octobre 1985, bénéficie aujourd'hui de 45 commandes et 15 options. Parmi elles, figurent des compagnies françaises de second niveau (Brit Air et Air Littoral, seconde compagnie régionale après TAT, qui sera le premier transporteur au monde à utiliser deux appareils ATR.42), Finnair et plusieurs entreprises de transport régional américaines.

L'Etat participe sous forme d'avances remboursables à 75 % des dépenses de développement et d'industrialisation. Une participation progressive de l'industrie chinoise à ce programme a fait l'objet d'un protocole d'accord entre le constructeur aéronautique chinois et l'aérospatiale. Elle devrait se concrétiser, au départ, par de la sous-traitance de petits éléments de la cellule de l'avion ; le constructeur chinois pourrait ensuite être associé au développement d'une version dérivée.

3) Aspects financiers

a) situation financière

Si la Société continue de dégager un léger bénéfice (96 millions de francs en 1982 sur un chiffre d'affaires de 21,5 milliards de francs), les difficultés conjoncturelles ont un effet sur les résultats. Les immobilisations d'inventus représentent près de 2 milliards de francs, soit 300 millions

de francs annuels de charges financières. En outre l'endettement s'est considérablement accru (600 millions de francs en 1981, 3 milliards en 1982).

Il doit être également noté que indépendamment de l'introduction d'un nouvel avion A 320, l'élargissement permanent de la gamme actuelle d'Airbus (A 300 /B2,B4, A 300/600,A 310/200, A 310/300...), retarde nécessairement le seuil de rentabilité du programme, et n'est pas étranger aux difficultés financières de la société.

b) concours de l'Etat

Les concours accordés au programme ATR 42 sont en augmentation sensible (320 millions de francs en A.P. en 1984 contre 220 millions de francs en 1983 et 195 millions de francs après annulation).

L'analyse des autres concours du chapitre 53.22 ne témoigne pas d'une volonté claire de soutenir le programme Airbus. La renégociation du ticket modérateur du financement de l'Airbus A 310 (c'est-à-dire la part restant à la charge de l'entreprise) est peut-être prématurée.

Votre Commission s'interroge surtout sur le fait qu'en 1984, la dotation affectée à l'A 320 soit inférieure en francs courants de 20 % à celle inscrite en 1983, année où l'avion devait être lancé (500 millions de francs en 1983, 400 millions de francs en 1984).

c) Remboursements

Depuis le début du programme jusqu'à la fin 1983, 5 548 MF d'autorisations de programme et 5 402 MF de crédits de paiement ont été inscrits au budget de l'Etat pour le programme Airbus. Les remboursements s'effectuent au rythme déterminé. 627 MF ont été versés au 31 septembre 1983 (voir détails en annexe).

C. LA SNECMA ET LE PROGRAMME DE MOTEURS CFM 56

Depuis qu'elle s'est engagée dans la voie des moteurs d'avions civils, la Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Avions enregistre d'importants succès. Son chiffre d'affaires a doublé en trois ans (+ 36 % en 1982) et les perspectives commerciales de programme CFM 56 sont très favorables. En revanche la société connaît aujourd'hui une situation financière préoccupante.

1) Aspects commerciaux

Le programme CF 56 initial a été lancé en 1971. Il s'agit d'une famille de moteurs dans la gamme des 10 tonnes de poussée. Il y a aujourd'hui deux versions : le CFM 56-2 de 11 tonnes et le CFM 56-3 de 9 tonnes. Ce programme est mené en coopération paritaire entre la SNECMA et la firme américaine General Electric.

Le programme de motorisation ou de remotorisation d'avions civils ou militaires peut avoir une très grande ampleur dans les années à venir, en raison notamment d'une consommation de carburants et d'un niveau sonore inférieur aux moteurs de l'ancienne génération (gamme du JT.8D de Pratt et Whitney, mise en service en 1964). Ce dernier élément n'est pas négligeable pour les avions civils, en raison des nouvelles normes de bruit applicables en 1985.

– remotorisation d'appareils DC 8-70.

A la fin de mai 1983, 231 moteurs étaient livrés auprès de 16 exploitants différents. D'autres commandes sont espérées. Le nombre d'avions remotorisables était supérieur à 150.

– remotorisation d'avions ravitailleurs KC 135.

L'U.S. Air Force a choisi le CFM 56 pour les KC 135, quadrimoteur dérivé du Boeing 707. L'U.S. Air Force met en oeuvre plus de 600 KC 135 et la possibilité de rééquiper au moins 300 appareils est de plus en plus plausible. L'U.S. Navy a également retenu le CFM 56-2 pour son programme d'avions de communication stratégique E.6A.

– motorisation du biréacteur B.737.300, version modernisée du B.737, qui doit entrer en service à la fin de 1984. L'appareil a déjà fait l'objet de 80 commandes. Le marché potentiel est de plusieurs centaines d'appareils.

– En outre, l'Arabie Saoudite vient très récemment (octobre 1983) de demander à ses fournisseurs américains qu'ils équipent les 8 KC 135 et les avions radars Awacs commandés, du réacteur franco-américain.

Ainsi, indépendamment même du lancement éventuel du CFM 56-4 destiné à la motorisation de l'Airbus A 320, certains des marchés cités paraissent très porteurs.

2) Perspectives : le développement du programme des moteurs d'avions civils

a) le CFM 56-4

Il s'agit d'un moteur dérivé du CFM 56-2 devant équiper l'Airbus A 320. Sa consommation de carburant est réduite de 6 % par rapport à la version actuelle. Compte tenu du coût limité de développement (1600 millions de francs ou 240 millions de dollars), en comparaison d'un moteur totalement nouveau (1,5 milliard de dollars), la rentabilité devrait être assurée par la vente de 1.000 moteurs. Il suffirait qu'il occupe moins du quart du marché pour atteindre cette rentabilité, ce qui paraît tout à fait accessible compte tenu de la concurrence prévisible.

Les principaux motoristes mondiaux ont en effet annoncé le lancement d'un moteur nouveau au sein de l'International Aero Engine (regroupement Pratt et Whitney, Rolls Royce, 3 constructeurs japonais, MTU en R.F.A. et FIAT en Italie). Ce moteur annoncé aurait une consommation inférieure de 5 % à 10 % de celle du CFM 56-4.

L'évolution des prix du carburant sera la variable essentielle de la concurrence ; cependant le moteur franco-américain ne manque pas d'atouts (mise en service plus tôt et fiabilité immédiate du fait des expériences sur la version précédente).

Jusqu'à une date très récente, cette coopération internationale, difficile par le grand nombre de partenaires, était également bloquée par le « Department Of Justice » américain en raison des implications en matière de loi anti-bruit. Cet obstacle a été levé le 1er novembre 1983. International Aero Engine prévoit que le nouveau moteur obtienne sa certification en 1988.

b) le « plan d'action technologique » (P.A.T.)

Dans la coopération paritaire entre la SNECMA et General Electric, la firme française a développé et produit les parties dites « basse pression » du moteur, tandis que General Electric produit les parties « haute pression », qui constituent le coeur du moteur. Ce plan d'action est destiné à permettre à la SNECMA de parvenir à une maîtrise plus complète des moteurs civils.

Après avoir bénéficié en 1983 du transfert des crédits du chapitre 53.22-art. 80 « provisions à répartir » (30 millions de francs), ce programme fait l'objet en 1984 d'une dotation spécifique de 50 millions de francs.

Cette initiative qui répond aux observations formulées par votre Commission est extrêmement positive et présente de nombreux intérêts ; industriels en premier lieu car les dérivés des moteurs portent essentiellement sur les parties basse pression tandis que le « coeur » est peu affecté. En outre cette maîtrise permet à la SNECMA d'être mieux placée dans l'avenir pour négocier une nouvelle coopération internationale ou européenne, sur un moteur futur.

3) Aspects financiers

a) la situation de l'entreprise

En raison du démarrage simultané de deux nouvelles familles de moteurs (CFM 56 civil et M 53 militaire) et des investissements considérables réalisés, la situation financière est aujourd'hui critique. Malgré un important développement du chiffre d'affaires et accessoirement un effet positif du jeu des parités monétaires, la SNECMA affiche une légère perte en 1982 de 44 millions de francs (sur un chiffre d'affaires de 6 milliards de francs).

La société a surtout connu ces dernières années un accroissement considérable de l'endettement égal à plus de la moitié du chiffre d'affaires.

ENDETTEMENT (en millions de francs)

	1981	1982	1983
Endettement (stock)	1072	3015	(4000)
Charges financières	62	229	-
Augmentation de capital et avances d'actionnaires	100	75	200

2) Concours de l'Etat

- avances remboursables

Après les annulations budgétaires de 1982-1983, la situation des avances remboursables affectées au programme CFM 56 est indiquée dans le tableau ci-après. Alors même que la société va connaître son découvert maximum en 1984, les avances de l'Etat diminuent sensiblement. La renégociation du ticket modérateur paraît également prématurée.

Concours de l'Etat au programme CFM 56

ANNEES	A.P.				C.P.
	CFM 56-2	CFM 56-3	CFM 56-4	TOTAL	
1981	452	0	0	452	428
1982	250	242	23	515	444
1983	235	303	63,93	601,93	633,93
1984	0	160	200	360	340

A la fin de 1982, les crédits engagés au titre des avances remboursables CFM 56 s'élèvent à 2957 millions de francs. Les remboursements s'élevaient au 31 juillet 1983 à 20,1 millions de francs.

– fonds propres

Une augmentation du capital paraît indispensable pour rétablir une situation financière difficile. Un apport en fonds propres semble nécessaire dans tous les cas où les perspectives commerciales paraissent assurées et où les sociétés sont à la fois créatrices d'emplois et génératrices de devises. La SNECMA entre dans cette catégorie. C'est également le cas de la Société Avions Marcel Dassault qui a lancé le Falcon 900 sur ses fonds propres.

D. AUTRES PROGRAMMES

1) L'industrie des équipements de bord

L'industrie des équipements de bord (10 milliards de francs, 27 000 personnes) a été profondément restructurée en 1982 et 1983 : constitution de la SIELA, société industrielle d'électronique aéronautique entre la SNIAS et CROUZET, prise de contrôle de la société Eram par MESSIER-HISPANO-BUGATTI.

Le ministère des Transports soutient l'action des équipementiers par des aides remboursables en cas de succès destinées à faciliter le financement du développement de nouveaux produits dans un domaine où l'évolution des techniques est très rapide. Le montant des crédits affectés à cet effet au titre du budget de la construction aéronautique s'élève à 40 MF en 1983 et 60 MF en 1984. Une part importante de ces crédits a été consacrée au lancement d'opérations nouvelles.

Deux développements portant sur des produits de technologie avancée et dont l'enjeu économique est appréciable ont pu être soutenu, l'un pour la réalisation d'une centrale de navigation à gyrolaser, l'autre pour la réalisation de freins pour l'Airbus en matériaux composites.

Les programmes Airbus restent le principal débouché civil de cette industrie malgré des succès significatifs remportés sur certains programmes étrangers y compris sur le marché américain.

Près de 50 % en valeur des équipements des A.300 et A.310 sont ainsi d'origine française. Ce n'est cependant que le redémarrage de la construction aéronautique, et notamment le lancement de nouveaux programmes comme l'A.320 par exemple qui pourront assurer durablement l'activité de cette branche.

2) Hélicoptères

- Les crédits prévus aux articles 21 et 22 du chapitre 53.22 ont pour objet le développement de versions dérivées du Dauphin et de l'Ecureuil bimoteurs par l'installation de nouveaux moteurs.

Les crédits affectés à l'article 24 sont destinés à un programme nouveau, l'Ecureuil monomoteur.

- Conditions de l'équilibre financier du programme : en dépit du ralentissement des ventes actuellement constaté aux Etats-Unis, les perspectives commerciales du programme Ecureuil restent bonnes et son équilibre financier est prévu vers 1988.

En revanche, l'équilibre financier du programme Dauphin situé sur un créneau particulièrement concurrentiel ne sera probablement pas atteint avant 1997, du fait des améliorations successives nécessitées par le maintien de la compétitivité de l'appareil.

CHAPITRE IV

LES AEROPORTS

A. PRESENTATION

L'équipement de bases aéroportuaires a atteint un niveau satisfaisant. Le réseau se situe au 5^e rang mondial par sa densité géographique et au 7^e rang par rapport à la population.

L'appréciation est cependant très différenciée selon qu'il s'agit des aéroports d'intérêt national qui évoluent favorablement et les aéroports secondaires.

Les annulations de crédits intervenues en 1983 au chapitre 53.23 (équipement des plates-formes aéroportuaires) ont porté sur 25 % des A.P. et 9 % des C.P. Elles ont conduit au report en 1984 de réalisations prévues en 1983.

B. AEROPORT DE PARIS

1) Situation

L'établissement présente depuis 1979 des comptes bénéficiaires. En raison de l'augmentation de la part des avions gros porteurs, le nombre des mouvements a tendance à diminuer, mais le nombre de passagers transportés (environ 30 millions en 1982) augmente, en raison en particulier du trafic intérieur. La diminution du bénéfice net en 1982 et 1983 (9 et 6 millions de francs contre 28 millions de francs en 1981) est due à la mise en service des deux premiers terminaux de l'aérogare n° 2 de l'aéroport Charles de Gaulle.

2) Observations

L'activité aéroportuaire ne suscite pas de commentaires particuliers. Trois observations peuvent être faites sur des questions annexes.

- l'activité d'assistance technique et de coopération menée par Aéroport de Paris enregistre des succès importants. Le chiffre d'affaires de ce marché d'ingénierie aéroportuaire est en progression : 50 millions de francs en 1981, 80 millions de francs en 1983 (exemples : étude de site pour le Koweït, supervision des travaux du nouvel aéroport d'Abu Dhabi...).

- bruit. La taxe parafiscale et le fonds institué en 1973 en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains cessera d'être perçue le 31 décembre 1983. Elle sera remplacée par une redevance bruit, complémentaire de la taxe d'atterrissage. Une partie (30 %) du Fonds ayant été jusque là inutilisée, le système d'attribution des aides doit être modifié en 1984.

- desserte ferroviaire. Il apparaît hautement souhaitable de donner une véritable impulsion aux projets de desserte ferroviaire, sans rupture de charge, des aéroports d'Orly et Roissy. La participation financière des différents partenaires intéressés (région, transports terrestres, aéroports) devrait être définie.

C. AEROPORTS REGIONAUX

1) Situation

Le couple schéma directeur-plan régional d'équipement aéronautique institué en 1973 doit être prochainement renégocié avec les régions dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.). Le nouveau schéma directeur, ne devrait pas cependant être sensiblement différent du premier.

La situation financière est fragile. Sur tous les groupes d'aéroports, la taux de croissance des charges est supérieur à celui des ressources, et seuls 9 aéroports sur 72 ont une marge nette d'autofinancement positive. Le déficit des petits aéroports représente... 94 % du chiffre d'affaires et maintient ces aéroports totalement dépendants des concours extérieurs.

2) Programme d'équipements - crédits budgétaires

98,63 millions de francs (110 millions de francs en 1983, soit - 10,9 %) ont été inscrits au chapitre 53.23 (équipements aéroportuaire). Pour

plus de la moitié, il s'agit d'équipements d'aérodromes d'intérêt national, soit :

- 17 millions de francs environ pour l'opération « Extension Sud » de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur,

- 12,5 millions de francs pour la poursuite du renforcement des aires de manoeuvre de Marseille-Marignane, Toulouse-Blagnac et Saint-Yan,

- 21,8 millions de francs pour l'aménagement et la rénovation des bâtiments techniques, centrales électriques et locaux divers sur les aérodromes de Nice, Marseille, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Lille et Nantes.

Le reste concerne en particulier la mise en oeuvre de normes de sécurité (objectif : 100 % pour les vols internationaux, 50 % pour les vols d'Air Inter), et la réfection de logements.

4,5 millions de francs (3,5 millions de francs en 1983) ont été inscrits au chapitre 63.20, article 32, subventions aux études, travaux des plates-formes aéronautiques d'intérêt régional. Cette dotation permet de soutenir les efforts faits par les collectivités locales, aéro-clubs, Chambres de commerce et d'Industrie créateurs d'aérodromes.

Les explications de cette progression tiennent essentiellement au fait qu'en 1983 20 % du montant de ce chapitre et article a été transféré à la dotation globale d'équipement des communes en application de l'article 101 de la loi n° 83.8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

Etant donné que ce chapitre et article n'intéresse pas uniquement les communes et leurs groupements, que par ailleurs sa suppression initialement envisagée, conduirait à reporter le poids des subventions accordées aux Chambres de Commerce et d'Industrie et aéro-clubs sur les collectivités locales, il n'a pas été jugé opportun de poursuivre, en 1984, le transfert de ces crédits de subventions sur la dotation globale d'équipement.

CHAPITRE V

SECURITE AERIENNE

A. NAVIGATION AERIENNE

L'évolution des crédits accordés à la navigation aérienne contraste avec l'évolution moyenne du budget : + 3,2 % en A.P. contre - 10,3 % pour l'ensemble, P 11,3 % en C.P. contre - 18,9 %.

1) Réalisations

Cette progression devrait permettre d'assurer la réalisation d'engagements différés à la suite des annulations de 1983 (- 24 % en A.P.). L'essentiel porte sur la modernisation du réseau radar (61 millions de francs en 1984) des trois stations de Lyon-Satolas, Athis Mons et Brest. Cette modernisation garantit d'une part le maintien à un haut niveau de sécurité en matière de contrôle de trafic aérien. En moyenne mobile sur 4 ans, le nombre de risques de collision (airmiss) diminue depuis 1974.

Le second intérêt de cette modernisation est l'existence d'importants débouchés à l'exportation notamment en Amérique latine.

2) Le coût budgétaire de la navigation aérienne est estimé pour 1983 à environ 1.188.300.000 francs. Il importe de rappeler que toutes les dépenses d'équipement et de fonctionnement du contrôle en route sont depuis 1983 couvertes à hauteur de 100 % par les redevances que versent les usagers : la France étant survolée par de nombreux avions étrangers et le transport aérien intérieur étant exonéré, 80 % du produit des redevances de route est versé au Trésor français en devises. De manière à lier plus directement recettes et possibilités d'investissement, le gouvernement proposera en 1985, sous la forme d'un budget annexe, un système de gestion comptable plus appliqué à cette activité qui revêt des aspects de type commercial.

B. FORMATION AERONAUTIQUE ET CONTROLE TECHNIQUE

Les crédits d'équipement progressent modérément (1). En revanche, l'aide à l'aviation légère et sportive est sensible, conformément aux conclusions du rapport de M. le Sénateur PARMANTIER.

La relance de l'aviation légère et sportive s'est manifestée en 1983 par une augmentation de 50 % des crédits du chapitre 43.29 (interventions publiques) qui sont passés de 10,6 millions de francs à 16 millions de francs.

Ces subventions d'un montant global de 16.000.000 francs ont été réparties ainsi :

- vol à moteur	8.000.000 F
- vol à voile	6.500.000 F
- aéromodélisme	250.000 F
- constructeurs amateurs	250.000 F
- manifestations aéronautiques et propagande	1.000.000 F.

L'effort budgétaire accompli en 1983 est confirmé en 1984 par l'actualisation des crédits de 1983 (+ 0,878 million de francs) et une mesure nouvelle de 2 millions de francs faisant passer en deux ans de 10,6 millions de francs à près de 19 millions de francs les subventions de l'Etat à l'aviation civile.

(1) Lors d'une seconde délibération à l'Assemblée Nationale, les crédits d'équipement affectés aux centres nationaux du S.F.A.C.T. ont été majorés de 9.600.000 F.

CHAPITRE VI

METEOROLOGIE

1) Les crédits de la météorologie en 1984

	Crédits 1984 (millions de francs)	Variation 1984/1983
Personnel	381,4	+ 5,8 %
Fonctionnement	124,6	+ 3,7 %
TOTAL Dépenses ordinaires	506	+ 5,3 %
Dépenses en capital et Crédits de paiement	95,3	+ 28,6 %
TOTAL budget (DO + CP)	601,3	+ 8,4 %
Autorisations de programme	118,4	+ 41,3 %

2) Projets

Amorcés au cours de 1983, les principaux projets d'amélioration du service de la météorologie seront poursuivis en 1984. Ce sont essentiellement :

- Le transfert des services de météorologie à Toulouse qui entre dans sa phase d'achèvement. Les bâtiments principaux ont été inaugurés en septembre 1983 : il ne reste plus que la réalisation de certains bâtiments et locaux annexes.

- L'amélioration du système d'observation, à savoir :

a) la mise en place d'un réseau de mesures automatique. Un gros effort sera fait en 1984 à hauteur de 3,8 millions de francs pour la mise en place de ce type de mesure.

b) la mise en place d'un réseau de radars (l'installation des radars de Nancy et Nantes).

c) la mise en place d'un système de mesures automatique pour les stations climatologiques et pluviométriques et la densification des mesures en mer.

- L'amélioration de la prévision à courte échéance, étant entendu que le moyen terme (au-delà de 4 jours) est traité au centre européen de prévisions météorologiques à moyen terme.

3) Mais l'essentiel de l'augmentation du budget provient du chapitre 53.50, article 13 : **financement du satellite météorologique européen METEOSAT**, soit 31 millions de francs d'autorisations de programme en 1984.

Le satellite METEOSAT est une des composantes de la chaîne des cinq satellites météorologiques géostationnaires disposée autour de l'équateur permettant d'obtenir des informations sur le comportement de l'atmosphère qu'il serait difficile d'obtenir d'une autre manière.

Dix-sept pays européens ont entrepris en 1980 des négociations pour définir le contenu et les conditions de mise en oeuvre du programme opérationnel qui comprend la fabrication et le lancement au moyen de fusées ARIANE de trois unités de vol. La convention internationale dite « convention EUMETSAT » pour la mise en oeuvre du programme, a été finalement signée lors de la conférence des plénipotentiaires tenue à Genève le 24 mai 1983. Elle sera présentée au parlement français pour ratification dans les meilleurs délais.

Le programme s'élève à 409 millions d'Unités de Compte : soit pour la France une dépense totale de 580 millions de francs sur la période 1983-1995.

Le projet de budget 1984 prévoit une dépense de 65,5 millions de francs. 31 millions de francs sont inscrits au chapitre 53.50, article 13 correspondant à une contribution de 26 millions de francs du ministère des Transports et 5 millions de francs du ministère de l'Agriculture. 15,975 millions de francs sont inscrits au chapitre 57.17, article 50, comme contribution du Budget Civil de Recherche. Le reste de la contribution sera rétabli en cours d'année en provenance de la Défense (7,5 millions de francs), du Fonds de la Recherche (8 millions de francs) et de la DIELI (3 millions de francs).

ANNEXE

Avances remboursables de construction aéronautique :

TABLEAU 1 – Aides de l'Etat à la SNIAS

TABLEAU 2 – Aides de l'Etat à la SNECMA

TABLEAU 3 – Remboursements.

I.) - Grands Programmes Civils

AIDES DE L'ETAT A LA SNIAS

Tableau : 1

Millions de francs courants

	1978	1979	1980	1981	1982	1983 (1)	1984 (1)
Concorde							
- Développement (marchés publics)	-	23	3	-	-	-	-
- Série (Convention de pertes)	111	515	202	-	-	-	-
- Support en service (Convention de pertes)	-	-	77	75	61	20	20
Airbus (Avances remboursables)	215	396	476	720	852	858	680
Mystère 50 (Avances remboursables)	48	6	-	-	-	-	-
A 320 (Avances remboursables)	42	19	23	25	61	60	370
A T R 42 (Avances remboursables)	-	-	-	-	-	175	300
Hélicoptères (Avances remboursables)	54	29	27	34	34	41	52
T O T A L I	470	988	898	854	1008	1156	1422
II.) - Autres aides							
Article 90 (Avances remboursables)	27	13	32	12	19	2	3
Etudes et divers programmes civils (marchés publics)	20	26	25	21	41	55	55
Augmentation de capital ou avances d'actionnaires	550	200	150	142	130	0	n.d.
Aide à la prospection (chapitre 37. 31)	0	1,6	0,3	0,4	0	1	n.d.
T O T A L II	651	240,6	207,3	175,4	190	58	n.d.
T O T A L I + II	1067	1228,6	1015,3	1029,4	1198	1214	n.d.

AIDES DE L'ETAT A LA SNECMA

Tableau : 2

I.) - <u>Grands Programmes Civils</u>	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Moteur Olympus (moteur du Concorde)							
- Développement (marchés publics)		41	30	5	0	0	0
- Série (Convention de pertes)	113	220	20	0	0	0	0
- Support en service (Convention de pertes)	-	0	0	21	35	30	20
Moteur CFM 56 (Avances remboursables)	317	351	403	515	564	600	340
T O T A L .I.-	430	592	453	541	599	630	340
II.) - <u>Autres aides</u>							
Article 90 (Avances remboursables)	0	0	0	0	0	1	2
Etudes et divers programmes civils (marchés publics)	15	15	4	15	15	50	50
Augmentation de capital ou avances d'actionnaires	44	56	0	100	75()	200	n.d.
Aides à la prospection (chapitre 37-31)	0	0,1	0,1	0,2	0	0	n.d.
T O T A L II.	59	71,1	4,1	115,2	90	251	n.d.
T O T A L I + II	489	663,1	457,1	656,2	689	821	n.d.

47

(1) Dont 47 MF au titre de la libération du solde d'une augmentation de capital antérieurement souscrite

**Remboursement par la SNIAS et la SNECMA
des avances remboursables relatives aux grands programmes civils**

Millions de francs courants

SNIAS	1978	1979	1980	1981	1982	1983 30.6.83	Cumul depuis l'origine
Airbus	37,57	37,31	49,06	93,21	281,35	97,35	660
Hélicoptères	0	1,61	5,44	4,06	16,17	3,45	30,73

SNECMA	1978	1979	1980	1981	1982	1983 (30.6.83)	Cumul depuis l'origine
Moteur CF 6-50 (Moteur de l'Airbus)	0,37	1,37	1,41	10,95	11,33	11,96	41,09
Moteur CFM 56	-	-	-	-	5,5	11,86	20

Prévisions de remboursements par la SNIAS et la SNECMA Millions de francs courants

S.N.I.A.S.	1983	1984
Airbus	190	320
Hélicoptères	10	35

S.N.E.C.M.A.	1983	1984
Moteur CF 6-50	15	4
Moteur CFM-56	26	70

Au cours de sa séance du 25 octobre 1983, la Commission a approuvé le rapport et les observations présentées par M. Jean-François PINTAT, rapporteur spécial.

La Commission a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits pour 1984 de l'Aviation civile et de la Météorologie.