

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

## AVIS

PRÉSENTE

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1986, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président, Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis de Catuelan, Jean-Paul Chambriard, William Chery, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Yves Goussebaire-Dupin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josseïn de Rohan, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 2951 et annexes, 2987 (annexe n° 42), 2992 (tome XVIII), et In-8° 865.

Sénat : 85 et 86 (annexe n° 34) (1985-1986).

---

Loi de Finances – Aérodrômes – Aviation civile – Transports aériens – Constructions aéronautiques

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	4
<b>CHAPITRE I : LES TENDANCES DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE</b> .....	5
<i><b>A. L'EVOLUTION DU TRAFIC</b></i> .....	5
1) Les données quantitatives .....	5
2) Les effets de la déréglementation .....	6
<i><b>B. LES PROBLEMES DE SECURITE</b></i> .....	7
1) La lutte contre le terrorisme .....	7
2) Le renforcement des contrôles sur certains avions .....	10
.	
<b>CHAPITRE II : L'EVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE FRANCAISE</b> .....	11
<i><b>A. LES RESULTATS DES GRANDES COMPAGNIES AERIENNES</b></i> .....	11
1) Air France .....	11
2) Air Inter .....	14
3) L'Union des transporteurs aériens .....	16
4) Les compagnies françaises et la navigation aérienne .....	17

<b>B. J 4 SOCIETE « AEROPORTS DE PARIS »</b> .....	18
1) Le trafic .....	18
2) Les résultats financiers .....	19
3) Les perspectives pour les cinq prochaines années .....	19
4) Le coût du remboursement anticipé des prêts du fonds de dépensement économique et social .....	20
<b>C. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE</b> .....	21
1) La société nationale des industries aérospatiales .....	21
2) La société des avions Marcel Dassault-Breguet .....	23
3) La S.N.E.C.M.A. ....	24
<b>CONCLUSION</b> .....	26

## **AVANT-PROPOS**

**Mesdames, Messieurs,**

Les dotations de l'aviation civile pour 1986 enregistrent une progression de 9,4% qui recouvre elle-même des évolutions contradictoires puisque les crédits de fonctionnement diminuent de 8,9%, les dépenses d'intervention de 28% et que les aides à la construction aéronautique progressent de 31% (et de 26% en autorisations de programme).

Votre Commission vous présentera, tout d'abord, les tendances et les problèmes du trafic mondial (chapitre 1), puis les traits dominants de l'évolution de l'aviation civile française (chapitre 2).

## CHAPITRE I :

## LES TENDANCES DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

## A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

## 1) Les données quantitatives

Les statistiques émanant de l'Organisation de l'aviation civile internationale font apparaître une accélération de la reprise du trafic, déjà constatée en 1982 et 1983.

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées	
	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)	Millions	Augmentation annuelle (%)
1980 .....	748	- 0,8	1 089 000	2,7	10,9	- 0,1	29 130	4,0
1981 .....	752	0,5	1 119 000	2,7	10,8	- 1,8	30 610	5,1
1982 .....	764	1,6	1 142 000	2,0	11,4	5,8	31 240	2,0
1983 .....	795	4,0	1 187 000	4,0	12,0	4,7	34 480	10,4
1984 .....	832	4,6	1 265 000	6,6	13,1	9,4	38 910	12,8

Cette amélioration, observée dans tous les secteurs du transport aérien, s'est traduite de façon plus nette sur les réseaux long-courriers où les flux de passagers au kilomètre ont augmenté de 7% et les tonnes de marchandises transportées au kilomètre de 13%.

Le coefficient moyen d'occupation des sièges s'est accru d'un point, atteignant 65%.

Ces résultats positifs s'expliquent, d'une part, par des gains de productivité importants et, d'autre part, par une augmentation de la

demande qui a résulté, notamment sur les lignes de l'Atlantique nord, d'une nouvelle baisse des tarifs.

Par ailleurs, après une période de stagnation, les vingt transporteurs membres de l'association des lignes aériennes européennes ont enregistré une augmentation de trafic de 4% et augmenté leur coefficient moyen d'occupation de deux points (62,1%).

## 2) Les effets de la déréglementation

Un très intéressant article de presse (1) a tenté d'établir un premier bilan de l'« Airline deregulation act » voté par le Congrès américain en 1978. On rappellera qu'aux termes de ce texte, il est devenu possible, aux Etats-Unis, d'obtenir des droits de trafic sur tous les itinéraires et de fixer les tarifs à l'intérieur de limites plus larges.

Cette loi interne au territoire américain a donné lieu à certaines extensions soit directes par la conclusion d'accord de déréglementation entre les Etats-Unis et d'autres pays, soit indirectes –certaines nations comme le Canada et l'Australie ayant une action propre en ce sens. Aux Etats-Unis, l'instauration de la déréglementation a favorisé à une multiplication des compagnies dont le nombre est passé de 36 à 170, en dépit de 28 dépôts de bilan qui ont parfois affecté des sociétés importantes.

En première analyse, on peut déjà affirmer que le mouvement de déréglementation a produit deux phénomènes contradictoires :

– sous la poussée de la concurrence, les tarifs ont baissé au prix, il faut le souligner, de licenciements et de diminutions de salaires ;

– mais, à l'opposé, la tentation des compagnies de se porter sur les lignes et les horaires les plus rentables a abouti à un encombrement fâcheux de certains aéroports,

En définitive, il semble prématuré de porter un jugement sur un phénomène qui exigera probablement une dizaine d'années avant de se mettre en place, mais qui, à cet horizon, pourrait avoir des diffusions sur l'espace aérien européen.

*Dans cette perspective, votre Commission estime inévitable une renégociation de l'accord franco-américain de 1946 qui ne permet pas actuellement à nos sociétés nationales d'ouvrir de nouvelles lignes au départ de Paris vers les villes américaines, alors que les compagnies américaines ont le droit, au terme de cet accord, d'ouvrir des lignes entre ces mêmes villes et Paris.*

(1) Aviation magazine, septembre 1985

## **B. LES PROBLEMES DE SECURITE**

### **1) La lutte contre le terrorisme**

Le développement d'un terrorisme aérien de plus en plus agressif –comme en témoignent la prise d'otages de l'aéroport de Beyrouth et, probablement, la disparition d'un avion d'Air India au large des côtes de l'Irlande– a alerté l'opinion.

Votre Rapporteur a donc interrogé le ministre responsable de l'Aviation civile sur les précautions prises dans les aéroports français.

S'agissant d'un sujet de cette importance, on reproduira ci-après l'intégralité de la réponse de l'administration.

#### *« a) Organisation de la sûreté*

« La politique de sûreté dans les aéroports français, élaborée au plus haut niveau depuis la dernière décennie, dispose de moyens permanents importants :

»– depuis 1971, un Comité national de sûreté de l'aviation civile élabore, au niveau ministériel, les mesures et procédures permettant d'assurer la sûreté du transport aérien ;

« – le Comité national de sûreté de l'aviation civile est relayé par des comités locaux de sûreté des aéroports.

« Les comités sont mis en place par les préfets sur chaque aéroport où doit être assurée en permanence la protection de l'aviation civile. Le comité local d'Aéroports de Paris, présidé par le directeur général, comprend tous les responsables des services publics : police, gendarmerie et douanes ainsi que les principaux organismes basés : compagnies, concessionnaires et transitaires.

« Le comité local est chargé :

»– de proposer au préfet un programme des mesures à prendre en matière de sûreté en conformité avec les directives nationales et internationales,

« – de rendre compte au préfet des mesures prises,

»– d'élaborer des plans d'actions sur les mesures à prendre en cas d'événements graves, détournement d'avion et attaques de commando, ou d'alerte à la bombe,

« – de présenter au Comité national de sûreté toutes les suggestions.

« *b) Investissements et procédures*

« Dès les années 80, des procédures de sûreté très strictes et des investissements importants ont été mis en place. Pour les trois dernières années, le montant des crédits délégués par la direction générale de l'Aviation civile s'est établi comme suit :

	1983	1984	1985 (1)
Investissements .....	2 936 000	5 462 000	6 965 000
Entretien des matériels de sûreté .....	800 000	800 000	820 000
<b>Total .....</b>	<b>3 736 000</b>	<b>6 262 000</b>	<b>7 785 000</b>

« A titre d'exemple, l'année 1984, comme le montrent les montants ci-dessus, a été marquée par des réalisations très importantes. Le montant des crédits délégués par le ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports a permis d'effectuer des opérations relativement lourdes, et d'achever l'équipement en matériel de contrôle des quatre aéroports principales.

« Les réalisations les plus importantes ont été :

»– A Orly-sud l'aménagement d'une zone de haute sûreté destinée au traitement de tous les vols dits « sensibles ». Cette zone, accessible aux seuls passagers, est très rigoureusement surveillée aux entrées et aux sorties par la Police de l'Air et des Frontières, et dispose d'équipements de contrôle pour les passagers et tous les types de bagages destinés à être embarqués.

« – A Charles de Gaulle, la mise en zone réservée du C.A.N.A. (Centre aéroportuaire de la navigation aérienne), isolé par clôture de sûreté et contrôlé par la gendarmerie des Transports aériens, et aménagement d'un système de surveillance des monte-charge de l'aéroport n° 1, desservant à la fois la zone publique et la zone réservée.

(1) montants délivrés à ce jour.



« Par ailleurs, l'année 1984 a vu la mise en place dans les aéroports à trafic international, d'un contrôle systématique au moyen d'appareil à rayon X des bagages en correspondance, en provenance ou à destination des vols réputés à risques.

» *c) Les perspectives*

« Il est clair que nous assistons à une certaine aggravation des attentats terroristes de toute nature et à un durcissement délibéré de cette forme d'action sur le plan international.

« Les mesures prévues ou déjà réalisées cette année tiennent bien compte de cet état de fait, par l'importance des investissements lancés et le caractère exceptionnel et rigoureux des moyens mis en place.

« A titre d'exemple :

»- renouvellement du matériel de contrôle de première génération (remplacement par des appareils de technologie nouvelle),

« - développement du contrôle des points sensibles par caméra.

« Enfin, au niveau des procédures :

»- mise en place, dès maintenant, d'un comité opérationnel permanent chargé de la sûreté des aéroports de manière à adapter systèmes et procédures de protection en fonction de l'évolution des risques. Cette unité opérationnelle vient en complément du comité de sûreté existant et se trouve mobilisée en permanence pour permettre une action immédiate dans ce domaine ;

« - création d'un système permanent de contrôle et d'inspection destiné à vérifier le respect des consignes qui se trouveront ainsi en continuelle réadaptation, et à s'assurer de la bonne marche de tous les équipements mis en place.

« Les aéroports parisiens, à l'instar de la plupart des grands aéroports occidentaux, mettent en place depuis de nombreuses années des contrôles sévères destinés à assurer la sûreté du transport aérien, mesures n'ayant pas sans incidence sur les conditions d'exploitation des aéroports et le confort des passagers. Il est clair néanmoins que les problèmes de sûreté des grands aéroports internationaux sont interdépendants et que seule l'action concertée est garantie d'une efficacité globale satisfaisante. »

**Même dans le contexte budgétaire que chacun connaît, il est de première importance de maintenir et d'amplifier les crédits dégagés en vue d'assurer la sécurité des transports aériens.**

*De plus, votre Commission s'est émue d'un projet qui viserait à transférer la charge du contrôle des passagers de la police de l'air à des sociétés privées qui seraient engagées et rémunérées par nos compagnies internationales.*

## **2) Le renforcement des contrôles sur certains avions**

**La multiplication des accidents sur les Boeing 747 a conduit les compagnies aériennes à amplifier les actions de maintenance sur les appareils. Votre Commission souhaite que les compagnies aériennes nationales poursuivent un effort d'entretien qui est actuellement très complet.**

Mais, à titre préventif, votre Rapporteur tient à mettre l'accent sur les problèmes posés par la désactivation d'une partie d'issues de secours sur les Boeing 747 « tous passagers ».

Des avions de ce type sont-ils exploités par nos compagnies aériennes ? Dans l'affirmative, la désactivation des issues de secours a-t-elle été entreprise sur ces appareils ?

## CHAPITRE II : L'EVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE FRANCAISE

### **A. LES RESULTATS DES GRANDES COMPAGNIES AERIENNES**

#### **1) Air France**

##### *a) L'amélioration de l'exploitation*

La conjoncture mondiale aidant, Air France a consolidé les résultats obtenus en 1983. La compagnie est passée du cinquième au quatrième rang mondial pour le nombre de passagers transportés au kilomètre et du quatrième au troisième rang mondial pour le nombre de tonnes acheminées au kilomètre. Air France est, de plus, devenu le troisième exportateur français après nos deux plus grands constructeurs automobiles.

En 1984, le trafic passager subsonique a progressé de 1,1% et le coefficient moyen d'occupation des vols s'est élevé au taux jamais atteint de 68%. Sur ce point, les augmentations les plus remarquables ont été obtenues sur le réseau de l'Atlantique Nord (+ 5,7%) et sur l'Afrique du Nord (+ 8,4%). Il convient de souligner que cette progression d'ensemble a été effectuée dans le cadre d'une baisse de l'offre de transport de la compagnie qui s'est efforcée d'ajuster plus efficacement cette offre à la demande de transport.

En matière supersonique, l'exploitation de Concorde a enregistré un bénéfice de 66 millions de francs, imputable pour l'essentiel à la desserte quotidienne de New-York.

A terme, il n'est pas exclu –la diminution des charges d'amortissement aidant– que l'exploitation de Concorde puisse couvrir les investissements consacrés à l'achat de la flotte supersonique de la compagnie.

Dans le cadre de l'accroissement de 8% du commerce aérien mondial, le secteur fret d'Air France a enregistré une progression notable puisqu'elle atteint 15,5% en 1984.

##### *b) La poursuite du redressement financier*

La compagnie a dégagé en 1984 un résultat bénéficiaire de 533,3 millions de francs, en très nette amélioration par rapport à celui de

1983 (87,2 millions de francs). L'excédent brut d'exploitation s'est accru de 28% atteignant en 1984, 3 938 millions de francs, soit plus de 14% du chiffre d'affaires.

Ces bons résultats d'exploitation ont permis d'améliorer à nouveau la situation financière de l'entreprise dont les frais financiers nets sont tombés à 3,4% du chiffre d'affaires, contre 4,1% en 1983, et dont le rapport entre l'endettement à long terme (crédit-bail inclus) et les fonds propres est passé de 3,1 en 1983 à 1,9 à fin 1984. Les résultats d'Air France ont en effet permis de dégager une capacité d'autofinancement accrue (3 134 millions de francs, soit 11,3% de la production) couvrant à 90% le financement des acquisitions d'immobilisations et les remboursements d'emprunts.

Il est actuellement estimé que les résultats nets d'Air-France pour 1985 devraient, si un certain nombre de facteurs favorables se maintiennent (prix du carburant, tendance à la baisse du dollar), se situer à un niveau comparable à ceux dégagés en 1984.

Néanmoins, votre Commission relève que les résultats financiers de la compagnie sont très sensibles aux mouvements monétaires internationaux.

Les variations de taux de change continuent d'avoir une incidence notable sur les résultats de l'entreprise. Elles influent à plusieurs niveaux sur les comptes : au niveau de l'exploitation d'abord, au sein de laquelle la proportion des recettes et dépenses en monnaie étrangère est importante : au niveau des investissements puisque, notamment les prix de la plupart des matériels aéronautiques s'expriment en dollars.

Du fait de l'importance de la dette en dollars et du poids des charges d'exploitation supportées dans cette devise (carburant notamment), Air France est particulièrement vulnérable aux variations de parité de la monnaie américaine. L'évolution en hausse du dollar contre toutes les autres monnaies est à cet égard la situation la plus pénalisante.

En 1983, les comptes de la compagnie faisaient apparaître des pertes de change de 163 millions de francs. En 1984, ces pertes se sont élevées à 177 millions de francs, l'essentiel provenant des pertes constatées lors des remboursements d'emprunts et des échanges de crédit-bail.

En ce qui concerne l'effet des parités monétaires sur le résultat d'exploitation, on peut considérer, à titre indicatif, qu'en 1985 —exercice pour lequel Air France a calculé son budget prévisionnel sur une parité de 9 francs pour 1 dollar— un écart de plus ou en moins de 10 centimes par rapport à cette parité modifie de 40 millions de francs environ le résultat d'exploitation de la compagnie.

*c) La première année d'application du contrat de plan*

Le contrat de plan signé le 11 octobre 1984 régit les rapports entre l'Etat et la compagnie nationale Air France pour les trois années 1984, 1985 et 1986.

Les comptes de l'exercice 1984 et les dernières estimations réalisées pour l'exercice 1985 font apparaître des résultats supérieurs aux prévisions estimées dans le contrat de plan, bien que l'évolution de la conjoncture se soit révélée sensiblement différente de celle qui avait été préfigurée dans le contrat de plan (notamment en ce qui concerne l'évolution de la parité du dollar).

Toutefois, une amélioration des résultats par rapport à 1983 et aux prévisions inscrites dans le contrat de plan (voir annexe), a pu être obtenue malgré une quasi stagnation de l'activité passagers, due essentiellement à la baisse du trafic sur les Antilles et moins directement aux perturbations du trafic liées aux conflits Iran/Irak. Cette amélioration des résultats s'explique par l'augmentation de l'activité de transport de fret d'une part, et la réduction des dépenses d'autre part. Celle-ci trouve son origine dans une baisse importante du prix du carburant en dollars, baisse supérieure à l'appréciation du dollar par rapport au franc et dans le réajustement à la baisse de l'offre de sièges qui a permis une amélioration du coefficient de remplissage.

Les investissements réalisés ont dépassé les prévisions : la compagnie a mis en service, comme prévu, les cinq A 310 livrés en 1984 et en 1985. En outre, sa flotte doit être complétée par la livraison, en 1986, de deux Boeing 737 destinés à améliorer la qualité de la desserte intra-européenne. L'utilisation de ce module de 108 sièges sur la Scandinavie, l'Europe de l'Est et l'Afrique du Nord à la place du Boeing 727 de plus grande capacité (156 sièges) permet d'offrir un plus grand nombre de vols et donc un meilleur choix d'horaires sans augmenter la capacité totale.

La compagnie doit également procéder, en 1986, à l'acquisition d'un Airbus A 310 et d'un Boeing 747 cargo d'occasion acheté à la compagnie U.T.A. L'achat du sixième A 310 (256 sièges) sera assorti de la vente d'un Airbus A 300 dont la capacité (292 sièges) est moins bien adaptée au développement de la compagnie dans le contexte actuel de libéralisation du transport aérien européen qui nécessitera une augmentation des fréquences sur les destinations où la concurrence est particulièrement vive. La mise en service d'un Boeing 747 tout cargo supplémentaire permettra de faire face à la forte croissance du trafic fret (+ 19% de 1983/1982, + 15% de 1984/1983).

Le contrat de plan prévoyait également le suivi de plusieurs indicateurs de gestion, mettant en évidence la productivité et le coût du personnel, ainsi que l'évolution du résultat net de l'entreprise par rapport à celle du chiffre d'affaires. Ces indicateurs évoluent tous plus

favorablement que prévu à l'exception, pour 1984, du coût du personnel navigant technique à l'heure de vol qui dépasse de 2% la prévision, en raison notamment de l'inélasticité des effectifs et des conventions passées avec le personnel navigant auquel est assuré un minimum garanti de ressources en période d'activité réduite : or, les Airbus ont été moins utilisés en 1984 que prévu, à cause de la politique de fréquence adoptée par Air France et de la baisse d'activité sur le Liban.

## 2) Air Inter

### a) Un trafic en progression moyenne

Le trafic des principales liaisons en 1984 a été le suivant :

Relations	Passagers payants		Coefficient de remplissage
	Unités	Variation 1983 (%)	
Paris-Marseille*	1 360 506	- 0,8	66,6
Paris-Toulouse*	1 210 660	+ 7,2	69
Paris-Nice**	893 921	- 2	65,7
Paris-Bordeaux*	878 393	+ 9,9	67,4
Paris-Strasbourg	519 590	+ 14,9	69
Paris-Montpellier	497 958	+ 3,7	64,2
Paris-Lyon*	463 172	- 33	55,5
Paris-Toulon	376 164	+ 4,4	63
Paris-Nantes	323 137	+ 4,3	67,4
Paris-Pau	287 628	+ 10	65,7
Paris-Perpignan	281 857	+ 7,5	65,7
Paris-Grenoble	264 986	+ 0,6	63,2
Paris-Brest	254 443	+ 14,2	65,2
Paris-Biarritz	251 610	+ 9,2	69,7
Paris-Nîmes	222 597	+ 1,5	63,9
Paris-Mulhouse	205 200	+ 13,4	60,1
Paris-Lorient	134 379	+ 11,6	59,6
Marseille-Bastia**	129 390	+ 0,9	66,7
Paris-Clermont-Ferrand	123 074	+ 7,8	71,8
Marseille-Ajaccio**	116 031	- 1,1	60,3
Lyon-Lille	109 350	+ 6,1	69,1
Lyon-Nice	107 004	+ 11,3	66,4
			62,9
Total toutes lignes confondues	10 253 963	+ 2,2	65

\* y compris les vols protocoles AIR FRANCE-AIR INTER

\*\* lignes exploitées conjointement par AIR FRANCE et AIR INTER : les chiffres indiqués ne concernent que l'activité AIR INTER.

Ces données montrent que le nombre de passagers transportés par le compagnie a progressé plus qu'honorablement sur l'ensemble des lignes mais que les relations Paris-Lyon et Paris-Marseille subissent maintenant la concurrence du T.G.V. Les déficits enregistrés par Air Inter du fait de cette concurrence sont loin d'être négligeables :

1981 .....	84 000 passagers
1982 .....	396 000 passagers
1983 .....	808 000 passagers
1984 .....	1 357 900 passagers

L'ouverture des lignes du T.G.V. atlantique risque, à terme, de poser des problèmes à la compagnie.

Dans cette perspective, votre Commission souhaite que des études incontestables soient lancées sur la desserte de l'aéroport d'Orly par les transports en commun, qui est manifestement insuffisante.

Elle rappelle que la compagnie Air Inter ne fait pas appel au contribuable contrairement à la SNCF dont les ponctions budgétaires sont considérables.

#### *b) Les résultats financiers*

La situation d'Air Inter en 1984 est restée équilibrée. Le bénéfice net après impôt s'est établi à 2,3 millions de francs (22,3 millions de francs en 1983). La marge brute d'autofinancement s'est élevée en 1984 à 391 millions de francs soit 7,7% du chiffre d'affaires hors taxes, au lieu de 396,9 millions de francs en 1983 (8,5% du chiffre d'affaires H.T.).

Ces résultats ont été atteints à partir d'un chiffre d'affaires hors taxes de 5 057 millions de francs à comparer à 4 666 millions de francs l'année précédente (+ 8,4%).

Les principaux ratios ont évolué de la manière suivante, au cours de ces deux années :

	1983	1984
Capitaux permanents		
Immobilisations nettes .....	1,05	0,97
Capitaux propres		
Dettes à long et moyen terme .....	1,9	1,7
Valeur ajoutée		
Recettes nettes totales .....	0,46	0,48
Capacité d'autofinancement		
Dettes à long et moyen terme .....	1	1
Soit .....	1,3	1,6

Les résultats prévisionnels pour 1985 font apparaître un exercice en équilibre. La marge brute d'autofinancement serait de 465,5 millions de francs représentant 8,2% d'un chiffre d'affaires qui s'élèverait à 5 688 millions de francs.

Ces prévisions restent soumises aux aléas de la conjoncture économique, en ce qui concerne notamment le taux de change du dollar dont l'incidence est déterminante sur le coût du carburant (20% des dépenses d'exploitation de la compagnie).

### **3) l'Union des transporteurs aériens (U.T.A.)**

#### *a) le trafic*

En 1984, le trafic de passagers, exprimé en passagers-kilomètres transportés, a régressé de 6,1% par rapport à 1983 et le trafic de fret est retombé au niveau de 1982 (-3% par rapport à 1984). Le nombre de passagers transportés est ainsi passé de 935 204 en 1983 à 851 945 en 1984, soit une baisse de 8,9%. Au global passagers et fret, l'année 1984 enregistre ainsi une régression de 4,3% du trafic.

Ces valeurs moyennes masquent des évolutions très différentes selon les secteurs : ralentissement de la régression du trafic passagers observée sur l'Afrique (-1,1% en P.K.T. au lieu de -4,2% l'année précédente), forte baisse du trafic sur le secteur Extrême-Orient/Pacifique (-10,5% en P.K.T., -19,3% en nombre de passagers). Le marasme économique persistant dans de nombreux pays d'Afrique d'une part, le retrait d'U.T.A. du réseau local pacifique fin 1983 et la contraction importante de l'offre, notamment sur l'axe Papeete-Los Angeles, d'autre part, constituent les principales causes de ces évolutions.

Pour ce qui est de 1985, la reprise amorcée sur l'Afrique au dernier trimestre de 1984 semble se confirmer au premier semestre. Sur l'Extrême-Orient/Pacifique, le redressement constaté du trafic tient notamment au rétablissement en avril 1985 de la quatrième fréquence Papeete-Los Angeles mais des incertitudes subsistent pour ce qui concerne le trafic touristique à destination de la Nouvelle Calédonie et du Sri Lanka.

#### *b) Les résultats financiers*

En 1984, la compagnie U.T.A. a enregistré un bénéfice net de 219,4 millions de francs, en progression de 34,8% par rapport à 1983, pour un chiffre d'affaires de 6 061,4 millions de francs (+4,7%). Ce bon résultat provient essentiellement d'un très net redressement du résultat d'exploitation (268,3 millions de francs en 1984), en raison notamment



d'un accroissement des dépenses inférieur à celui des recettes et d'une baisse sensible des amortissements du fait de l'absence de livraison d'avion en 1984.

Le résultat financier est en forte diminution mais demeure positif : 25,1 millions de francs en 1984 à comparer aux 152,1 millions de francs en 1983, obtenus notamment par la cession d'obligations libellées en dollars, acquises en 1980 et 1981. Ce phénomène, exceptionnel par son ampleur, ne s'est pas reproduit en 1984, les cessions de titres n'ayant rapporté que 6,9 millions de francs au total. Le résultat exceptionnel est quant à lui négatif de 24,4 millions de francs (- 41,6 millions de francs en 1983).

La capacité d'autofinancement est passée de 601,1 millions de francs en 1983 à 665,9 millions de francs en 1984 (11% du chiffre d'affaires), ce qui a notamment permis à l'entreprise de rembourser une partie de ses emprunts et de réduire ainsi son endettement.

Pour le premier semestre de 1985, le chiffre d'affaires de l'U.T.A. a progressé de 12,2% par rapport à la même période de 1984 pour s'établir à 3,1 milliards de francs.

Les premiers signes d'une reprise du trafic des passagers sur l'Afrique, apparus en décembre 1984, se sont confirmés au cours des six premiers mois. Sur le réseau Extrême-Orient/Pacifique, le redressement du trafic tient notamment au rétablissement, en avril 1985, de la quatrième fréquence Los Angeles-Papeete, provisoirement suspendue le 8 janvier 1984 en raison de la fermeture pour travaux d'un village de vacances en Polynésie française. Ainsi, les recettes aériennes connaissent au global une croissance plus soutenue qu'en 1984 (+ 15%), en dépit de diminutions de trafic touristique, notamment à destination de la Nouvelle Calédonie et du Sri Lanka.

L'augmentation des recettes aériennes provient également de la location à l'extérieur d'un Boeing 747 cargo qui a été frété cette année dans de meilleures conditions que l'an passé.

#### **4) Les compagnies françaises et la navigation aérienne**

##### *a) La grève de la navigation aérienne*

La loi qui a rétabli le droit de grève des contrôleurs de la navigation aérienne l'a fait en contrepartie du respect, par ces personnels, d'un service minimum au demeurant très limité.

Lors de la discussion de ce texte, votre Haute Assemblée avait demandé que ce service minimum s'appliquât également aux principales liaisons nécessaires à la vie économique de notre pays. Elle n'a, hélas, pas été suivie par l'Assemblée nationale.

Le Sénat eût-il été entendu, il n'est pas sûr que la loi aurait été respectée sur ce point, puisqu'il apparaît que les grévistes n'ont pas appliqué les dispositions du service minimum relatives au survol aérien du territoire.

*Votre Commission souhaite savoir si le gouvernement a proposé ou pris des sanctions sur ce point.*

En effet, la grève de cet automne a coûté très cher à nos compagnies (34 MF à Air France et 45 MF à Air Inter) ; elle a détérioré, de plus, l'image de la place aérienne de Paris dont la fonction de transit est actuellement en concurrence avec Londres et Francfort.

#### *b) Le budget annexe de la navigation aérienne*

La loi de finances pour 1985 a créé un budget annexe de la navigation aérienne, notamment alimenté par des redevances versées par les compagnies aériennes.

Votre commission émet le vœu que ces redevances correspondent effectivement à un service rendu et ne soient pas employées à gonfler excessivement les effectifs de personnels chargés de ce service.

### **B. LA SOCIÉTÉ « AÉROPORTS DE PARIS »**

#### **1) Le trafic**

En 1984, le nombre de mouvements d'avions commerciaux s'est élevé à environ 295 100, en croissance de 1,7% sur 1983. Dans cette évolution, les lignes intérieures accusent une baisse de 0,6% alors que les lignes internationales enregistrent un taux de croissance de 3,1%. L'établissement a accueilli un trafic de 31,3 millions de passagers commerciaux sur ses différentes plates-formes, en progression de 4% sur 1983 avec une disparité inverse de cette constatée en 1983 entre les progressions des trafics national (+ 2,1%) et international (+ 4,8%). Pour le fret marchandise, le trafic traité a atteint 712 000 tonnes, en progression de 7,5% par rapport à l'année précédente.

En 1985, on devrait observer une croissance mesurée du trafic national de passagers d'environ 3%.

## **2) Les résultats financiers**

Grâce aux efforts de gestion poursuivis par l'établissement, la progression des charges d'exploitation (2 670 millions de francs) a pu être limitée malgré une hausse sensible des charges sociales et de dépenses de sous-traitance. Les produits d'exploitation (3 166 millions de francs) ont continué à connaître une augmentation supérieure à celle des charges.

Le bénéfice de l'exercice 1984 s'est élevé, après impôt, à plus de 48 millions de francs, soit plus de deux fois et demie le montant du bénéfice 1983 avant impôt.

L'autofinancement s'est élevé à 491 millions de francs, en progression de 26 % par rapport à l'exercice précédent,

L'établissement a donc pu, en 1984, améliorer son fonds de roulement et entamer, en francs courants, un désendettement notable : le montant des remboursements d'emprunts, en effet, a été supérieur de plus de 95 millions de francs à celui des emprunts contractés dans l'exercice (soit 186 millions de remboursement contre 91 millions d'emprunts).

En 1985, le résultat après impôts devrait être de 60 millions de francs. Pour la septième année consécutive, Aéroports de Paris devrait donc présenter un résultat positif. Les charges et produits d'exploitation s'élèveraient respectivement à 2 885 et 3 416 millions de francs.

L'évolution prévisionnelle des charges et produits conduit à évaluer le montant de l'autofinancement après impôts sur les bénéfices à 475 millions de francs.

## **3) Les perspectives pour les cinq prochaines années**

Aéroports de Paris a traité, en 1984, 31,4 millions de passagers – parmi lesquels 11,4 millions de passagers sur les vols nationaux et 20 millions de passagers sur les vols internationaux – et 712 000 tonnes de fret.

Actuellement, l'entreprise prévoit, au cours des prochaines années, une évolution du trafic national de 3,2% par an en moyenne et de 3% du trafic international. Le trafic total de l'aéroport s'élèverait ainsi à près de 38 millions de passagers à l'horizon 1990.

Au cours des cinq prochaines années, Aéroports de Paris devra investir pour maintenir en état son patrimoine et pour accroître la capacité de ses installations afin de traiter le supplément de trafic attendu. L'ouverture d'une partie du troisième terminal de Roissy devrait intervenir en 1989. Les besoins de financement –hors troisième terminal– s'établiront ainsi à une valeur annuelle de 450 millions de francs (de 1986). Le coût total de réalisation du troisième terminal partiel mis en service en 1989 s'élèvera à près de 800 millions de francs. Cet équipement sera autofinancé à 80%.

#### 4) Le coût du remboursement anticipé des prêts du Fonds de développement économique et social (F.D.E.S.)

En octobre 1984, la direction du Trésor faisait connaître à Aéroports de Paris son souhait de voir rembourser par anticipation la totalité des prêts consentis à l'établissement par le F.D.E.S. Les sommes restant dues au titre de ces emprunts souscrits de 1957 à 1981 s'élevaient, au 31 décembre 1984, à un montant de 1 593,3 millions de francs. Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a été appelé à se prononcer sur le principe de ce remboursement dans ses séances des 4 et 20 décembre 1984.

Le coût supplémentaire provoqué par un refinancement à des taux plus élevés sera couvert par l'attribution de ressources supplémentaires :

– une hausse complémentaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1985 des tarifs des redevances réglementées de 1,5 point en trafic international (5,75% au lieu de 4,25%) et de 0,5 point en trafic national (4,75% au lieu de 4,25%) ;

– le versement, dès 1985, en contribution des services rendus par l'établissement d'une redevance « route » par le budget annexe de la navigation aérienne (B.A.N.A.) de 47 millions de francs 1985.

L'échéancier de remboursement arrêté en accord avec la direction du Trésor est le suivant :

31 janvier 1985 .....	400,8
30 juin 1985 .....	227,1
31 décembre 1985.....	425,1
31 janvier 1986 .....	402,4
31 décembre 1986.....	137,9
<b>Total .....</b>	<b>1 593,3</b>

Les échéances normales de remboursement s'élevaient à 52,1 millions de francs en 1985 et 55,5 millions de francs en 1986.

De ce fait, le remboursement par anticipation des emprunts F.D.E.S. se trouve ramené à 1 485,7 millions de francs.

### C. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

#### 1) La société nationale des industries aérospatiales

Votre rapporteur ne peut utilement vous rendre compte des activités de tous les secteurs de l'aérospatiale puisque la principale réponse qui lui a été communiquée dans ce domaine porte la mention surprenante de « Confidentiel industrie » signifiant que les informations qui y figurent ne doivent pas être rendus publics.

Il est possible que l'usage, quelque peu abusif ces temps-ci, de la notion de secret défense, ait suscité des vocations. Néanmoins, on estimera qu'une société attributrice de crédits publics n'a pas à dissimuler au Parlement des résultats d'activité qu'une revue de presse complète permettrait sans doute de dévoiler.

Dans ces conditions, votre Rapporteur s'en tiendra à l'exposition du développement du programme Airbus.

Le tableau ci-dessous donne un bilan des commandes et des livraisons des différents types d'Airbus :

	A 300 B2-B4	A 300-600	A 310-200	A 316-300	TOTAL
1) Commandes fermes .....	239	30	81	38	388
2) Livraisons .....	238	14	69	-	321
3) Stocks invendus .....	9	-	-	-	9
Commandes en carnet 1)-2)....	1	16	12	38	67

Les perspectives offertes par l'Airbus 320 sont importantes.

Le marché des avions court-moyen courrier à fuselage étroit est estimé à près de 3 000 unités d'ici l'an 2000. La part prise par l'A 320 pourrait, compte tenu de la compétitivité de l'avion, atteindre 25% de ce marché. Un objectif de vente de 750 unités jusqu'à la fin du siècle paraît, dans ces conditions, réaliste. La rentabilité du programme devrait être assurée à partir du 600<sup>e</sup> appareil vendu.

Le carnet de commandes déjà obtenu, trois ans avant la mise en service du premier appareil, composé de 90 ventes fermes et 113 options, laisse bien augurer des chances de succès commercial.

Les concurrents directs de l'A 320 sont :

- des appareils de technologie intermédiaire dérivés d'avions anciens : le MD 80 de Mac Donnel Douglas, dérivé du DC 9, en service depuis 1981 et commandé ferme à 387 exemplaires ; le B 737-300 de boeing, dérivé du B 737 et équipé de moteurs CFM 56-3, mis en service à la fin de 1984, commandé à 240 exemplaires ;

- un appareil nouveau, le Boeing 757 mis en service en 1983, dont la commercialisation se révèle à ce stade très médiocre, avec moins de 150 exemplaires vendus.

D'autres projets d'avions nouveaux adaptés au créneau du 150 places existent chez Boeing et Douglas, mais le montant des investissements qu'ils requièrent et la concurrence qu'ils exerceraient sur les avions actuels vendus par ces deux sociétés rendent pour le moment leur lancement hypothétique. La principale inconnue réside dans les perspectives de lancement par boeing d'un avion de 150 places entièrement nouveau équipé de moteurs à hélices rapides (propfan), qui permettraient un gain de consommation important par rapport à l'A 320. Malgré les déclarations du constructeur américain, il est peu probable de voir apparaître un tel appareil avant 1995 au plus tôt.

Les caractéristiques principales comparées de l'A 320 et de ses concurrents sont les suivantes :

	B 727	A 320	MD 80	B 737-300	B 757
Nombre de sièges.....	167	164	154	134	212
Motorisation .....	JT8D-15 (x 3)	CFM 56-5 ou V 2500	JT8D-200	CFM 56-3	PW 2037 ou RB 211-535
Rayon d'action (km).....	4 000	3 300 à 5 200	2 000 à 4 000	3 500	4 500
Coût d'exploitation a siège...	BASE	- 15 %	- 6 %	- 4 %	- 15 %

On notera que l'A 320 bénéficie du même coût *au siège* que le B 757 bien qu'étant sensiblement plus petit. Son coût *à l'étape* est donc nettement inférieur ce qui, compte tenu de la meilleure adaptation de sa capacité, représente une réduction sensible des frais d'exploitation pour les compagnies aériennes.

Le lancement officiel du programme a été annoncé le 12 mars 1984 à Bonn par les ministres français, allemand, britannique et espagnol chargés de la construction aéronautique civile. Un protocole d'accord entre les quatre pays a été conclu depuis cette date, qui fixe les lignes directrices de la coopération.

Un accord intergouvernemental plus détaillé est en cours de préparation. Cet accord sera également cosigné par le gouvernement belge, l'industriel Belairbus s'étant joint depuis au programme.

Au plan industriel, les accords détaillés de coopération sont en cours de préparation. Le partage de travail en ce qui concerne les travaux de série et de développement est maintenant agréé, ainsi que le devis contractuel des dépenses de développement. Les règles générales de gestion appliquées aux programmes A 300 et A 310 seront largement reconduites pour l'A 320.

## **2) La société des avions Marcel Dassault-Breguet aviation : le Falcon 900**

Le Falcon 900 est un avion d'affaires triréacteur à long rayon dérivé du Falcon 50. Il complète vers le haut la gamme des avions d'affaires de la société française, qui a déjà vendu près de 900 appareils depuis la sortie du Mystère 20. La section et la longueur du fuselage sont agrandies, et l'avion sera doté des équipements les plus modernes à l'heure actuelle. Il répond ainsi aux exigences de la clientèle d'affaires en ce qui concerne le niveau de confort souhaitable lors de vols de longue durée.

L'accord conclu le 17 mai 1984 avec la société des avions Marcel Dassault-Breguet aviation, fixe la participation de l'Etat au financement de la phase de développement de l'appareil : cette contribution sera de 30% du coût du programme, estimé forfaitairement à 2 075 millions de francs, sous forme d'avances remboursables qui seront versées à l'industriel en quatre ans à compter de 1985

Le soutien de l'Etat ainsi que l'obtention d'un certain nombre de commandes fermes ont permis le lancement du programme.

La mise au point et le déroulement des essais en vol sont en tout point conformes au programme prévu :

- sortie d'atelier du premier prototype le 18 mai 1984,
- premier vol le 21 septembre suivant,
- au 1<sup>er</sup> août 1985, 365 heures de vol ont été effectuées en 190 sorties,
- premier vol du second prototype en août 1985.

Le domaine de vol a été entièrement exploré et les performances annoncées sont atteintes, voire dépassées. Le certificat de navigabilité devrait être délivré en mars 1986 et les premières livraisons auront lieu au cours du 2<sup>e</sup> trimestre de la même année.

Le Falcon 900 fait actuellement l'objet de plus de 35 commandes fermes assorties de versement d'acomptes, et de plusieurs options supplémentaires. Le marché ouvert au Falcon 900 au cours des dix prochaines années est estimé à 200 avions. Ce chiffre permet d'assurer la rentabilité économique du programme sous réserve que le niveau moyen du dollar (corrige de l'évolution différentielle des conditions économiques en France et aux Etats-Unis) ne descende pas sensiblement au-dessous de 1 = 8 FF au cours de la période de commercialisation de l'appareil.

Le programme représente plus de 2 500 emplois en tenant compte de l'industrie amont. Il apporte une contribution importante au plan de charge de la société AMD/BA et surtout de nombreuses entreprises de sous-traitance.

### 3) La S.N.E.C.M.A.

En 1984, le chiffre d'affaires de la S.N.E.C.M.A. s'est établi à 8 188 millions de francs, contre 6 616 millions de francs en 1983, soit une augmentation de 24% due pour l'essentiel au programme CFM 56, la part civile de l'activité étant passée de 33% en 1983 à 42,5% en 1984. Cette expansion devrait se poursuivre en 1985, avec un chiffre d'affaires prévisionnel de 9,600 millions de francs, auquel le programme CFM 56 contribuera environ pour moitié. En effet, au niveau des prises de commandes en 1984, le CFM 56 représente 60% d'un total de 11 140 millions de francs.

Le programme de fabrication du moteur *Olympus* est arrivé à son terme. L'exploitation de Concorde continue cependant d'induire une activité limitée liée à la fabrication des pièces de rechanges et au suivi en service des moteurs.

En ce qui concerne le CF 6-50, la S.N.E.C.M.A. reçoit une charge de travail correspondant à environ 27% de la valeur de ces moteurs équipant les Airbus, ainsi que les 747 achetés en France par Air France et U.T.A. Cette charge est constituée de la fabrication de certaines pièces et du montage et des essais des moteurs d'Airbus. Elle est complétée, pour atteindre le niveau visé de 27%, par la fabrication de certaines pièces pour les CF 6-50 équipant des DC 10. Le cumul des CF 6-50 montés par la S.N.E.C.M.A. était de 611 moteurs à fin 1984, sur un total de 626 moteurs commandés. Par ailleurs, Air France, chargée au sein du groupe Atlas de l'entretien des CF 6-50, en sous- traite une partie à la Sochata, filiale de la S.N.E.C.M.A., qui assure la réparation de certaines pièces.



La participation de la S.N.E.C.M.A. à la production du moteur *CF 6-80 A* qui équipe la version A 310 de l'Airbus, se fait dans les mêmes conditions que celles exposées ci-dessus pour le *CF 6-50*. Plus de 80 moteurs ont déjà été livrés à Airbus Industrie.

Un nouvel accord de coopération associe la S.N.E.C.M.A. et General Electric sur le programme *CF 6-80 C*, destiné à l'Airbus A 300-600, à l'A 310-300 et à certaines versions des B 747 et B 767. Pour ce moteur, qui vient de recevoir sa certification, la S.N.E.C.M.A. participe à 10% de la production, quelle qu'en soit l'application.

Le programme *CF 6-32* a été abandonné en 1981, après son échec commercial auprès des compagnies américaines American Airlines et Delta.

L'année 1984 s'est révélée celle de la consécration pour le moteur *CFM 56*, fruit d'une coopération paritaire entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric. Plus de 650 moteurs ont été commandés au cours de l'année et 278 moteurs ont été produits. A fin juillet 1985, 1 746 moteurs *CFM 56* sont commandés et 820 exemplaires sont d'ores et déjà livrés.

Il est admis que le *CFM 56* supportera, dans les années à venir, la concurrence croissante du moteur *V 2 500* développé par un consortium de constructeurs étrangers au nombre desquels figurent Pratt et Whitney, et Rolls Royce. Ce constat conduit votre Commission à estimer qu'une certaine prudence doit être observée dans le volume d'endettement de la S.N.E.C.M.A.

## CONCLUSION

Votre commission des Affaires économiques et du Plan a décidé de **ne pas adopter le projet de budget de l'Aviation civile pour 1986**, à moins qu'elle n'obtienne des assurances du Gouvernement sur la **renégociation des accords franco-américains de 1946**, sur la **diminution des mouvements sociaux dans la navigation aérienne** ainsi que sur le **renforcement des contrôles de sécurité dans les aéroports**.