

N° 93

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987.

## 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 1988 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° 20

Équipement, Logement, Aménagement du territoire et Transports

IV - Transports

1. AVIATION CIVILE

3. MÉTÉOROLOGIE

*Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER*

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8<sup>e</sup> législ.) : 941 et annexes, 960 (annexes n°23), 962 (tome X), 965 (tome VIII), et T.A. 175.

Sénat : 92 (1987-1988).

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

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION .....	5
EXAMEN EN COMMISSION .....	7
AVANT-PROPOS .....	9
CHAPITRE I. PRESENTATION DES CREDITS .....	11
A. Présentation générale .....	11
B. Principales mesures nouvelles .....	12
1. Dépenses ordinaires .....	12
2. Dépenses en capital .....	14
CHAPITRE II. OBSERVATIONS ET PRESENTATION PAR ACTION.....	17
A. Le transport aérien .....	17
1. Les problèmes communs aux compagnies nationales .....	17
1.1. La conjoncture dans le domaine aérien .....	17
1.2. L'incidence des variations monétaires .....	17
1.3. Les divers mouvements de grève .....	18
1.4. La déréglementation .....	19
2. Air France .....	20
2.1. La situation financière .....	20
2.1.1. Les résultats 1986 .....	20
- résultats généraux : .....	20
- résultats particuliers : filiales, Concorde .....	20
2.1.2. La compagnie conserve, à l'approche d'une période décisive, une situation financière saine .....	21
2.1.3. Le désengagement de l'Etat se poursuit : .....	22
- les aides de l'Etat .....	22
- l'élargissement du capital .....	22
2.2. Air France dans la compétition internationale .....	23
2.2.1. En dépit d'une stratégie commerciale offensive, Air France con- naît une érosion des parts de marché .....	23
2.2.2. Les indicateurs de productivité toujours bons, tendant à s'effriter	23
2.2.3. La préparation de la déréglementation .....	24

3. <i>Air Inter</i> .....	24
3.1. La situation financière .....	24
3.1.1. Résultats 1986 .....	24
3.1.2. Le financement des investissements .....	25
3.1.3. Les modifications de la structure du capital .....	26
3.2. Air Inter dans la compétition internationale .....	26
3.2.1. Les questions relatives aux personnels .....	27
3.2.2. La déréglementation .....	27
4. <i>Les autres compagnies</i> .....	28
4.1. U.T.A. ....	28
4.2. Les transporteurs régionaux .....	29
5. <i>La formation aéronautique</i> .....	30
5.1. Les données budgétaires .....	30
5.1.1. Présentation .....	30
5.1.2. L'action budgétaire globale .....	30
5.1.3. Les crédits d'aviation légère et sportive .....	31
5.2. La formation aéronautique dans les prochaines années .....	32
5.2.1. Le défi .....	32
5.2.2. Propositions .....	32
<b>B. La construction aéronautique</b> .....	<b>33</b>
1. <i>Présentation générale</i> .....	33
2. <i>La société Aérospatiale</i> .....	33
2.1. Résultats .....	33
2.1.1. Résultats généraux .....	33
2.1.2. Les relations financières avec l'Etat .....	34
2.2. La situation des programmes Airbus .....	35
2.2.1. Les différents programmes Airbus .....	35
2.2.2. L'apport en devises .....	36
3. <i>La S.N.E.C.M.A.</i> .....	37
3.1. Résultats .....	37
3.1.1. Les résultats commerciaux .....	37
3.1.2. Les résultats financiers .....	37
3.2. Questions d'actualité .....	38
3.2.1. Les relations financières avec l'Etat .....	38
3.2.2. Le programme UDF .....	39
4. <i>La société A.M.D. (Avions Marcel Dassault)</i> .....	40
<b>C. Aéroports de Paris - Questions financières</b> .....	<b>40</b>
1. <i>La dotation en capital</i> .....	40
2. <i>Les liaisons aéroports-centre ville</i> .....	40
3. <i>L'application des impositions particulières</i> .....	41
<b>D. Météorologie</b> .....	<b>41</b>

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) La Commission considère que les crédits d'aviation civile pour 1988 sont satisfaisants.

2) La Commission enregistre avec satisfaction qu'**Air France** conserve, à l'approche d'une période décisive, une situation financière saine, et s'attache, conformément au vœu que la Commission n'a cessé de formuler au cours de ces dernières années, à promouvoir la **participation** de son personnel.

3) La Commission s'interroge toutefois sur l'évolution de la productivité de certaines catégories de **personnels**, et encourage vivement la compagnie à mettre en oeuvre les changements indispensables dans tous les secteurs.

4) La Commission encourage le développement de la participation du personnel au capital d'**Air Inter**, introduite de façon encore timide. Elle s'**inquiète également vivement de la baisse de productivité de certaines catégories de personnels**, mais estime que la compagnie dispose de très nombreux atouts pour aborder le marché unique.

5) La Commission souhaite que la **libéralisation** du transport aérien soit prudente et contrôlée afin d'éviter tant une concurrence anarchique entre compagnies nationales que le pillage du marché communautaire par des compagnies extérieures. Elle souhaite que les pouvoirs publics se prononcent rapidement sur la vocation de la compagnie **Air Inter**.

6) La Commission salue publiquement et félicite les ingénieurs, techniciens et ouvriers qui ont tous contribué au succès d'**Airbus** aujourd'hui reconnu par la communauté internationale. Elle félicite également les efforts qui ont été déployés pour assurer le dynamisme commercial du consortium.

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

8) La Commission regrette vivement que la participation de la **S.N.E.C.M.A.** au programme UDF soit limitée à 35 % des travaux de développement alors même que la collaboration paritaire avec **General Electric** a jusque-là donné toute satisfaction et que la société réalise sur le moteur UDF une percée technologique de premier plan.

9) La Commission s'inquiète de la situation de la **formation** des pilotes de transport. Elle encourage l'Etat à faire des propositions concrètes, à ce sujet, en 1988.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 21 octobre 1987 sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission a procédé à l'examen du budget de l'Aviation civile et de la Météorologie (Equipement, Logement, Aménagement du Territoire et Transports, IV-Transports, section 1, aviation civile et 3. Météorologie).

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

Un très large débat a suivi l'intervention du rapporteur spécial, au cours duquel sont intervenus MM. Jean-François Pintat, Henri Goetschy, Stéphane Bonduel, Georges Lombard, Robert Vizet, Jean-Pierre Masseret, Raymond Bourguine ainsi que M. le président Poncelet.

En réponse aux questions de M. Jean-François Pintat, M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a indiqué que le processus d'ouverture du capital d'Air France était en cours, que la concurrence entre compagnies françaises sur l'Atlantique Nord était très regrettable et dommageable, qu'il regrettait également que la participation S.N.E.C.M.A. au programme U.D.F. soit limitée à 35 % et qu'il tiendrait la commission informée des causes de l'accident de l'ATR.42.

En réponse aux questions de M. Henri Goetschy, il a indiqué que les tableaux d'horaires et de salaires des personnels lui seraient communiqués. Concernant les sanctions à l'encontre de Point Air Mulhouse, il a indiqué que les services de la D.G.A.C. étaient très sensibilisés aux problèmes de sécurité.

MM. Stéphane Bonduel et Georges Lombard se sont vivement inquiétés des lignes régionales secondaires et de la tarification d'Air Inter. Ils ont considéré que l'ouverture d'un marché unique en 1992 allait nécessairement provoquer de grands changements dans ce domaine.

En réponse à une question de M. Georges Lombard, M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a indiqué que les perspectives de rentabilité et le choix d'un taux de change du dollar étaient très aléatoires compte tenu de la durée de réalisation des programmes de cons-

truction aéronautique. Il a indiqué que 1 franc d'écart sur le dollar modifiait le point d'équilibre des avions de 100 unités.

M. Robert Vizet s'est également inquiété des dangers de la déréglementation et de ses conséquences sur la sécurité.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a donné quelques indications sur la situation américaine.

En réponse à une question de M. Jean-Pierre Masseret, M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a indiqué que des voies de coopération entre le constructeur européen et Mac Donnell Douglas semblaient sérieusement se dessiner dans deux directions, selon le processus de WIN WIN (dans lequel chaque partie a quelque chose à gagner) avec d'une part une coopération sur un A.320 allongé, et d'autre part une coopération sur un modèle Douglas d'environ 100 places, équipé du nouveau moteur.

Après une intervention de M. Raymond Bourguin, le rapporteur spécial a confirmé que les effets de la déréglementation devaient être étudiés, conjointement avec les problèmes d'infrastructures, et qu'il y avait eu une incidence directe sur la construction aéronautique, ce qui explique le succès des appareils petits porteurs (ATR et A.320).

M. Christian Poncelet, président, a regretté que dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, il ne soit pas fait de meilleur soutien aux liaisons interrégionales et aux compagnies de troisième niveau. Il a également évoqué l'insuffisante utilisation du français dans les lignes internationales.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial, a évoqué l'utilisation éventuelle de prêts bonifiés destinés à compenser les moyens financiers des compagnies.

A l'issue de ce débat, la Commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie pour 1988.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rapport qui vous est proposé présente des singularités par rapport aux précédents rapports budgétaires.

En effet, ces dernières années, votre Commission avait centré son analyse sur la construction aéronautique, **respectant en cela la mission et la vocation qui est sienne : contrôler et présenter les crédits**. Les crédits de construction aéronautique, accordés aux entreprises -publiques et privées- sous forme d'avances remboursables représentent plus de la moitié du budget, et quatre-vingt dix pour cent des dépenses en capital alors que les crédits de transport aérien par exemple, ne représentant que moins de 1 % du budget. Il apparaissait donc logique de centrer la présentation budgétaire sur nos grands constructeurs nationaux qui opèrent d'ailleurs dans leur domaine une percée spectaculaire depuis quelques années.

Or, la Commission des Finances a effectué cet été une **mission d'information sur la situation de l'aéronautique civile aux Etats-Unis**, et plus principalement sur les différents aspects du contentieux Airbus. Cette mission a été exemplaire en tous points et a été, je le crois, d'une réelle importance pour la Commission, pour le Sénat, mais aussi, dans une certaine mesure, pour nos industriels.

Un **rapport d'information** sur cette mission sera déposé cette session. Un grand nombre de problèmes qui se posent à notre industrie aéronautique seront alors présentés en détail.

Il est apparu en conséquence préférable de centrer les observations du présent rapport sur des questions touchant le **transport aérien**.

## CHAPITRE I

### PRESENTATION DES CREDITS

#### A. PRESENTATION GENERALE

Le budget de l'Aviation civile, soit 4.338 millions de francs, représente 10 % du budget total des Transports qui se monte à 43,4 milliards de francs. Il est en augmentation de 1,8 %.

Cette augmentation, réduite, doit être appréciée sous réserve de deux observations :

— l'évolution prend en compte une mesure de transfert partiel de la section « services communs » du ministère, à la section « aviation civile ». A structure constante, l'augmentation n'est que de 1,3 %, ce qui reste toutefois satisfaisant au regard de la diminution de 6,9 % de l'ensemble du budget des Transports, mais est, il est vrai, très inférieur à la hausse prévisionnelle des prix (+ 2,5 % en moyenne, soit une baisse en volume de 1,2 %) ;

— l'évolution médiocre du budget (dépenses ordinaires et crédits de paiement) est plus que compensée par une augmentation très positive des autorisations de programme, qui, avec 2,7 milliards de francs, progressent de 12,7 %. C'est cette dernière évolution, capitale pour les programmes aéronautiques, qui donne la véritable orientation du budget pour 1988.

**Budget de l'aviation civile 1988**  
**Présentation par nature de crédit**

CREDITS (millions de francs)	Montant des crédits	Part dans le total	Variation 1988/1987
- Dépenses ordinaires			
. Moyens de fonctionnement	1.678,9	38,7 %	+ 2,2 %
. Interventions (subventions au transport aérien)	1 2,9	0,3 %	- 12,6 %
. Total dépenses ordinaires	1.691,8	39 %	+ 2,1 %
- Dépenses en capital (aides à la construction aéronautique)			
. Crédits de paiement	2.646,5	61 %	+ 1,6 %
. Autorisations de programme	(2.715)	(100 %)	(+ 12,7 %)
<b>TOTAL (dépenses ordinaires +   crédits de paiement)</b>	<b>4.338,3</b>	<b>100 %</b>	<b>+ 1,8 %</b>

**B. MESURES NOUVELLES**

**Budget de l'aviation civile 1988**  
**Présentation par action**  
(Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital)

ACTIONS	Crédits demandés pour 1988 (MF)	Part dans le total des crédits	Variation 1988/1987
22. Transport aérien	1,11	0,02 %	- 47 %
23. Construction aéronautique	2.453	56,6 %	+ 1 %
24. Navigation aérienne (circulation en route)	1.077,8	24,9 %	+ 4,1 %
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	183,1	4,2 %	+ 8,9 %
26. Formation aéronautique	179,2	4,1 %	+ 2,4 %
60. Administration générale	444,1	10,2 %	+ 0,4 %
<b>TOTAL AVIATION CIVILE</b>	<b>4.338,3</b>	<b>100 %</b>	<b>+ 1,8 %</b>

1) *Dépenses ordinaires*

Les dépenses ordinaires se montent à 1.679 millions de francs, soit 38,7 % du total du budget. Elles augmentent de 33 millions de francs, soit +2,2 %.

Cette progression, limitée, est le résultat d'un double mouvement.

- **Certaines dépenses sont majorées.** Il s'agit pour l'essentiel :

- du financement des mesures nouvelles relatives aux personnels techniques de la navigation aérienne, telles qu'elles résultent de l'accord du 31 juillet 1987 (1) (mesures nouvelles 24.14 : + 22,5 millions de francs) ;

- des dépenses d'entretien et de sûreté sur les bases aériennes (mesure 25.16.02 : + 1,5 million de francs).

- Pour les dépenses de fonctionnement courant, la progression maximale a été limitée à 1 % grâce, notamment, à la suppression de 111 emplois sur un total de 9.400 personnes, compensée il est vrai par les transformations d'emplois du B.A.N.A.

- **D'autres dépenses sont contractées.**

Il s'agit pour l'essentiel des subventions avec :

- l'extinction de la subvention de fonctionnement du B.A.N.A., grâce au rendement des redevances de route et pour services terminaux. Ainsi, les seules dépenses de fonctionnement du B.A.N.A. sont-elles couvertes à 100 % par des ressources propres. (Nota : cette subvention figurait au titre III - Mesure nouvelle, 24.16.04 : - 9,9 millions de francs) ;

- la reconduction en francs courants des subventions de fonctionnement à l'Ecole Nationale d'Aviation Civile (titre III, 6,2 millions de francs) et aux aéroports (titre IV, 1,88 million de francs) ;

- la diminution des subventions de formation aéronautique (chapitre 43.29, article 80). L'infléchissement des crédits publics en faveur des aéroclubs se poursuit, et descend pour la première fois depuis 1981 sous le seuil de 10 millions de francs ;

- la réduction de la subvention à Air Inter, conformément à l'application du protocole pour l'exploitation du Mercure (mesure nouvelle 22.16.01 - la subvention est ramenée à 1 million de francs contre 2 millions de francs en 1987).

Les autres subventions aux compagnies soit se sont éteintes (Air France en 1987), soit ont été transférées sur d'autres budgets (D.O.M. - T.O.M.), de telle sorte que le total des subventions ne représente plus que 12,9 millions de francs, soit 0,3 % du budget de l'aviation civile.

---

(1) Voir sur ce point le rapport de votre rapporteur sur le B.A.N.A. (projet de loi de finances pour 1988, Sénat 1987-1988 n° 10, annexe n° 40).

## 2) Dépenses en capital

90 % des dépenses en capital, soit 55 % du total du budget, sont des crédits de construction aéronautique, constitués pour l'essentiel d'avances remboursables en cas de succès.

Les crédits de paiement atteignent 2,4 milliards et augmentent modérément (+ 1,6 %) tandis que les autorisations de programme sont en augmentation sensible (+ 12,5 %) et sont redéployées en fonction :

— de la montée en puissance du programme Airbus A.330 - A.340 (triplement des avances) ;

— du démarrage d'un nouveau programme de moteurs (moteurs Propfan UDF) ;

- du développement normal de programmes déjà anciens qui ne justifie plus des avances aussi importantes que par le passé (A.310 - CFM 56).

Les deux tableaux suivants donnent les principaux financements et le détail des programmes financés (chapitre 53.22).

Tableau de financement des programmes  
de construction aéronautique  
(avances remboursables)

### 1. Principaux programmes

PRINCIPAUX PROGRAMMES	Autorisations de programme (MF)	% dans le total des crédits	Variation par rapport à 1986
. Ensemble construction aéronautique	2.438	100 %	+ 12,5 %
. Airbus A.320	528	21,6 %	- 49,7 %
. Airbus A.330 et A.340	457	18,7 %	x 3,5
. Falcon 900	106	4,3 %	- 57 %
. C.F.M. 56	259	10,6 %	- 32,4 %
. Moteurs nouveaux	650	26,7 %	nouveau

### 2. Détail

(voir tableau page suivante)

## CHAPITRE II

### OBSERVATIONS

#### A. LE TRANSPORT AERIEN

##### 1. *Les problèmes communs aux compagnies nationales*

###### 1.1 **La conjoncture internationale dans le domaine aérien**

L'année 1986 a été globalement une bonne année pour le transport aérien. Toutefois, la progression moyenne (+ 6 % en TKT) recouvre des évolutions divergentes : pour les passagers, le trafic touristique s'est accru de 9 %, mais de 2 % seulement pour le trafic international.

Au plan financier, les compagnies ont bénéficié d'une chute moyenne de 30 % du prix du kérosène ; les résultats d'exploitation restent importants.

La situation du transport aérien français confirme, en les accentuant, les variations observées au plan mondial.

###### 1.2 **L'incidence des variations monétaires**

• Les effets des variations monétaires sur les comptes des transporteurs aériens sont de trois ordres :

— sur les courants commerciaux. Cet effet est déterminant, mais difficile à mesurer : la baisse du dollar a, entre autres facteurs, entraîné une diminution importante sur l'Atlantique-Nord.

— sur les comptes d'exploitation, notamment par la baisse des dépenses de carburant. L'effet total dépend de la structure des dépenses et recettes en devises. Lorsque les recettes (en devises) excèdent les dépenses, une baisse des taux de change (de la monnaie étrangère) a un effet négatif sur les comptes.

— sur le résultat net, en raison de l'existence des dettes contractées en monnaie étrangère.

• Ainsi, des évaluations peuvent être avancées : une baisse de 10 centimes et la valeur du dollar, toutes choses égales par ailleurs, a un effet positif dans les comptes annuels de 22 millions de francs pour Air France, 11 millions de francs pour Air Inter.

Cet effet positif devrait toutefois se réduire à l'avenir, en particulier pour Air France.

D'une part, la sensibilité des résultats de la compagnie aux évolutions du dollar a été d'ores et déjà réduite de moitié depuis 1985 : cette évolution résulte surtout de la baisse de la part du carburant dans les dépenses totales (23 % en 1985, 15 % en 1987).

D'autre part, la compagnie est excédentaire dans toutes les devises, à l'exception du dollar ; dès lors, pour 1987, l'effet conjugué des baisses de parité des monnaies étrangères (notamment dollar, livre sterling et yen) par rapport au franc devrait au contraire se traduire par un manque à gagner de l'ordre de 60 millions de francs par rapport aux prévisions établies en décembre dernier sur la base d'un dollar à 7 F.

### 1.3 Les divers mouvements de grève

Les compagnies de transport aérien ont connu au premier semestre 1987 divers mouvements de grève : grève des contrôleurs de la navigation aérienne, qui a duré plus de 100 jours, et grève des personnels navigants techniques.

Ces mouvements ont eu naturellement des conséquences négatives sur les résultats. Trois observations peuvent être faites à ce sujet :

. L'estimation précise est délicate, toutefois les services de la Direction générale de l'Aviation civile produisent une « évaluation-enveloppe ».

. Les grèves des personnels des compagnies sont sur les dernières années, plus coûteuses que celles de la navigation aérienne.

. Grâce au développement du trafic, ces grèves n'empêchent pas les compagnies d'avoir de très bons résultats en 1987.

Coût des grèves sur les compagnies aériennes

	Grèves de la navigation aérienne			Grève des personnels	
	1985	1986	1987	1986	1987
AIR FRANCE	47,3	19,5	43,3	26,9	
AIR INTER	33,7	10,7	71,4	46,2	83,8

#### 1.4 La déréglementation

• Les douze ministres des Transports de la Communauté sont parvenus le 25 juin dernier à un accord sur le contenu d'une première étape de libéralisation de trois années qui s'inscrit dans le processus d'achèvement du marché intérieur en 1992.

L'accord conclu à Luxembourg le 25 juin comporte quatre volets.

. Pour les tarifs, il est prévu que les entreprises pourront demander l'homologation des tarifs de leur choix (sous réserve de prouver leur viabilité économique).

. Le deuxième volet de cet accord consiste à supprimer la règle de répartition à égalité des capacités offertes par les compagnies aériennes des partenaires bilatéraux et de la remplacer par une fourchette de 45/55 applicable pendant deux ans, élargie à 40/60 la troisième année. Ce nouveau système ne permettra donc plus à un Etat d'intervenir tant que sa ou ses compagnies n'auront pas vu leur part de capacité tomber en-dessous du seuil (45 puis 40).

. Le troisième volet concerne l'accès au marché : d'une part, il permet à de nouveaux entrants de desservir des liaisons intra-européennes. Il s'agit de la multidésignation, c'est-à-dire la possibilité pour un Etat-membre de désigner plusieurs de ses transporteurs pour exploiter des liaisons avec un autre Etat-membre. D'autre part, il libéralise les liaisons entre aéroports principaux et les aéroports régionaux de la Communauté.

. Le quatrième et dernier volet concerne les modalités d'application au transport aérien des règles de concurrence du Traité. Il habilite notamment la Commission, conformément à l'article 87 du Traité, à connaître les pratiques intercompagnies.

• La triple action sur les prix (1<sup>er</sup> volet), l'offre (2<sup>e</sup> volet), les liaisons (3<sup>e</sup> volet) contribuera à renforcer les concurrences existantes et en créer de nouvelles. Elles s'exerceront cependant sur un marché boulevérisé où le trafic intracommunautaire va vraisemblablement connaître une expansion sans précédent.

Nul doute que les compagnies françaises s'adapteront. Il n'en demeure pas moins que les forces et faiblesses de chacune seront mises en relief. Quatre ans pour accroître les premières et réduire les secondes ne sont pas excessifs, lorsque cela suppose, comme c'est souvent le cas, une réflexion en profondeur.

Les réactions de chacune des compagnies, assez distinctes, seront traitées indépendamment.

Encore faut-il savoir que la première étape des libéralisations prévue pour octobre 1987 est reportée à une date ultérieure en raison d'un différend entre le Royaume-Uni et l'Espagne à propos de Gibraltar.

## 2. Air France

### 2.1 La situation financière

#### 2.1.1. Les résultats 1986

- Les résultats financiers sont satisfaisants.

Pour Air France, l'activité en 1986 aura été très médiocre, puisque le trafic passagers a diminué de 3,5 %, le coefficient de remplissage, de 2 points, les recettes, de 9,5 % (malgré une hausse du volume de frêt de 11 %) tandis que les dépenses ne diminuaient que de 7,6 %.

Pourtant, les résultats demeurent satisfaisants.

Le résultat global de la Compagnie est un bénéfice net de 677 millions de francs (729 millions de francs en 1985), soit environ 1,1 milliard avant impôts, mais surtout les indicateurs financiers restent bons (voir ci-après). Les principaux résultats sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Principaux résultats de la Compagnie Air France

(en millions de francs)

	1985	1986	Variation 1986/1985
Chiffre d'affaires	30.286	27.753	- 8,4 %
Valeur ajoutée	13.403	13.145	- 1,9 %
Excédent brut d'exploitation	4.189	3.801	- 9,3 %
capacité d'autofinancement	2.841	2.625	- 7,6 %
Résultat courant avant impôt	1.211	1.119	- 7,6 %
Résultat net	729	677	- 7,1 %

**Les estimations pour 1987 font apparaître une vive progression de tous les indicateurs.** (Augmentation de trafic kilométrique passagers de 2,1 % sur les neuf premiers mois).

- Deux résultats particuliers sont à noter :

— les neuf filiales d'Air France sont toutes bénéficiaires (95,9 millions de francs de bénéfices avant impôts au total, dont 40 millions de francs pour la seule société Air Charter) ;

— l'exploitation du **Concorde** a connu un net tassement en 1986 : les vols réguliers (7 fréquences hebdomadaires Paris-New York) ont diminué de 13,5 %. Cette diminution a été compensée par une forte augmentation (+ 6,5 %) de vols à la demande, qui représentent aujourd'hui 16 % du nombre total de passagers (45.000).

Les résultats nets ont eux aussi diminué : près de 15 millions de francs de bénéfices contre 36 millions de francs en 1985. Encore ne s'agit-il que de « petit équilibre ». L'amortissement reste pris en charge

par l'Etat (1). La dotation inscrite en 1986 est inférieure à la moitié de celle de 1985 (60 millions de francs au lieu de 126 millions de francs). En effet, à la demande de l'Etat, le calcul a été fait sur une durée de vie des appareils plus longue de celle adoptée précédemment (22 ans au lieu de 17).

Les estimations pour 1987 font, elles aussi, apparaître une très vive progression avec une augmentation du nombre de passagers de 32 % en 9 mois.

**Résultats d'exploitation du Concorde**

	(milliers de francs)		
	1984	1985	1986
Recettes	591.480	597.061	517.962
Dépenses	525.237	511.186	503.004
Total Compagnie (avant amortissements et charges financières)	+ 66.243	+ 86.175	+ 14.958
Amortissements et charges financières	- 140.322	- 126.528	- 60.429
Résultat	- 74.079	- 31.785	- 45.471
Contreparties de l'Etat	+ 106.593	+ 76.159	+ 50.134
Total net pour Air France	+ 32.514	+ 44.375	4.663

*2.1.2 La Compagnie conserve, à l'approche d'une période décisive une situation financière saine*

Air France prépare une politique d'investissement ambitieuse : 53 commandes fermes, soit près de la moitié de la flotte actuelle dans les 8 prochaines années.

Le total d'emplois à financer est compris entre 3,5 et 5 milliards de francs, dont près des trois quarts pour les seuls investissements avion.

Elle aborde cette période dans de bonnes conditions :

— la capacité d'autofinancement demeure élevée : 3.133 millions de francs en 1984, 2.841 millions de francs en 1985, 2.625 millions de francs en 1986,

— la Compagnie poursuit un réaménagement de son endettement et maintient un ratio fonds propres/dettes égal à 1,2 (contre 1,9 en 1984 et 1,2 en 1985). Ce réaménagement est lié aux parités monétaires (les charges d'intérêt notamment ont baissé de façon sensible (830 millions de francs en 1986, soit - 8,5 % par rapport à 1985), ainsi qu'aux opportunités.

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

Ainsi, malgré ce mouvement de désendettement, la Compagnie a procédé à l'émission d'un emprunt obligataire de 600 millions de francs en 1986, en estimant préférable de limiter le prélèvement sur ses placements en trésorerie, auquel il aurait été possible de procéder, afin de maintenir un rendement élevé.

Cette répartition équilibrée permet d'aborder la période 1988-1992 dans de bonnes conditions financières.

### 2.1.3 *Le désengagement de l'Etat se poursuit*

• Tant les compensations pour l'exploitation du Concorde, les dessertes des D.O.M. et de la Corse que les dotations en capital ont été prévues par le contrat de plan. Compte tenu de la bonne santé financière de la Compagnie, certaines aides et apports n'ont pas été versés.

Aides publiques apportées à Air France

	1982	1983	1984	1985	1986
— Compensations pour sujétions					
. Concorde	276,5	131,7	106,6	76,2	53,9
. Desserte D.O.M.	121,6	150	41	—	—
. Corse	42,7	46	51,9	52,9	51,3
— Apports en capital	165	500	200	150	(1)

(1) Les apports en capital pour 1986, prévus dans le cadre du contrat de plan signé entre l'Etat et Air France (50 millions de francs) n'ont pas été réalisés en raison de la bonne santé financière de la compagnie.

• Dans la perspective du financement d'un important programme d'investissement au cours des prochaines années, Air France a fait connaître récemment son souhait d'élargir son capital à des personnes privées à hauteur précisément de 15 % — dont 90 % environ au profit du public et 10 % environ au profit des salariés de l'entreprise —.

Cette dernière initiative est vivement encouragée par la Commission des Finances qui rappelle :

. que, dès 1948, la loi portant institution de la Compagnie nationale Air France a prévu (disposition ultérieurement reprise dans le code de l'aviation civile) que l'Etat devrait céder 15 % du capital à des personnes privées et 15 % à des collectivités et établissements publics (1) ;

Malgré cette disposition, 99,38 % du capital d'Air France (3,177 milliards de francs) sont encore à l'Etat.

. que la Commission des Finances, les rapporteurs successifs du budget de l'aviation civile, son actuel président M. Christian Ponce-

(1) Article L 341-2 du Code de l'aviation civile.

let, n'ont cessé de recommander depuis quelques années la mise en oeuvre de la participation dans la société nationale.

**Il s'agit là d'un succès pour la Commission des Finances et son président, dont nous ne pouvons que nous féliciter.**

## **2.2 Air France dans la compétition internationale**

**Les cinq prochaines années seront marquées par la mise en oeuvre de l'Acte Unique Européen qui devrait se traduire pour le transport aérien, à l'horizon 1992, par un marché européen plus concurrentiel.**

Air France, comme on l'a vu, a choisi une politique de **croissance économique saine**. Certaines initiatives, notamment dans le domaine des réservations et de la billetterie peuvent également avoir des effets très importants. Toutefois, certains éléments de vulnérabilité subsistent. Deux indicateurs permettent de suivre cette évolution : les parts de marché, la productivité.

2.2.1. En dépit d'une stratégie commerciale offensive, Air France connaît une *érosion de ses parts de marché*. Air France est pourtant la 12<sup>e</sup> compagnie mondiale, la seconde compagnie européenne (en passagers km transportés), mais, comparés à ceux des compagnies européennes et mondiales (en passagers), les résultats d'Air France confirment **une évolution lente mais significative d'une dégradation des positions internationales de la Compagnie**. La part d'Air France par rapport au trafic régulier international total de passagers est passée de 5 % à moins de 4 % depuis 1978.

Cette érosion a été nette sur l'Atlantique Nord ; dans un contexte en outre déprimé par la baisse du dollar et les menaces terroristes en Europe, la concurrence nouvelle d'autres compagnies françaises a été vivement ressentie et la part du trafic est passée de 4,61 % en 1984 à 4,25 % en 1986.

2.1.2. *Les indicateurs de productivité*, toujours bons tendent aussi à s'effriter.

Les efforts de productivité sont nets : le personnel est resté stable, le nombre moyen annuel d'heures de vol à même augmenté (contrairement aux autres compagnies françaises), les indicateurs de productivité sont encore au bénéfice d'Air France. Toutefois, alors que sur ce critère, la compagnie nationale était la première compagnie européenne en 1978, elle a régressé à la troisième ou quatrième place, selon les indicateurs (1).

A terme, cette évolution risque d'être déterminante lorsque les compagnies françaises et européennes auront à affronter les concurrences agressives des compagnies américaines (et asiatiques ?).

---

(1) Selon la pondération accordée sur le fret.

**Productivité des compagnies aériennes EPKT / Effectifs**

	1978	1986	Variation
British Airways	742	1.286	+ 73 %
K.L.M	921	1.278	+ 38 %
<b>Air France</b>	922	1.170	+ 26,9 %
Lufthansa	837	1.093	+ 30,5 %
Alitalia	852	1.051	+ 23,3 %
(p.m. American Airlines) (1ère compagnie mondiale)	(1314)	(1708)	(+ 30 %)

Source : Air France - IATA.

### 2.2.3 La préparation de la déréglementation

Air France se prépare à la déréglementation du marché européen en appliquant les mesures composant le projet de compromis communautaire élaboré en juin 1987. Confrontée à la perspective d'une concurrence vigoureuse en Europe avec la création du marché européen, et également à l'agressivité renforcée des transporteurs américains et asiatiques, la compagnie a d'ores et déjà décidé de s'adapter à ces nouvelles conditions. Le « projet Air France », lancé par le Président de la compagnie en juin dernier, sera l'expression de la stratégie de celle-ci.

Selon les termes mêmes d'une réponse au questionnaire budgétaire : *« Une réflexion en profondeur a été engagée par l'entreprise, à laquelle sont associées toutes les catégories de personnels, destinée à préparer les esprits à la nouvelle compétition qui s'annonce et à mettre en oeuvre les changements indispensables dans tous les secteurs ».*

## 3. Air Inter

### 3.1. La situation financière

#### 3.1.1. Résultats financiers 1986

L'année 1986 a été très profitable à Air Inter, avec une augmentation de 11,1 % du nombre des passagers. L'année 1987 sera également très bonne. Sans l'impact des différentes grèves du premier semestre, elle aurait été excellente (voir supra. questions communes aux compagnies aériennes page 18).

Tous les indicateurs ont progressé de façon très significative : chiffre d'affaires + 10,7 %, marge brute d'autofinancement + 63 %, bénéfices + 80 %.

**Air Inter**  
**Principaux résultats (MF)**

	1985	1986	Variation 1986/1985
Chiffre d'affaires	5.684	6.293	+ 10,7 %
Marge brute d'autofinancement	531	866	+ 63 %
Capacité d'autofinancement	486	779	+ 60 %
Résultat courant avant impôt	220	710	x par 3,2
Résultat net	64,7	116,4	+ 80 %

**3.1.2. Le financement des investissements**

La compagnie Air Inter devra faire face, dans les années à venir, à des investissements considérables pour le renouvellement de sa flotte d'avions moyens porteurs, la poursuite de son expansion et de sa modernisation. Pour la période 1986-1993, qui a fait l'objet d'un plan d'entreprise, ils s'élèvent à 9 milliards de francs courants :

- 14 %, soit 1,3 milliard, sont des investissements au sol,
- 86 %, soit 7,7 milliards, sont des investissements avions,

dont 4,6 milliards pour les premiers A.320 (la Compagnie s'est engagée sur 12 A.320 fermes et 12 options).

Grâce aux résultats financiers obtenus, les investissements seront financés à 70 % par des ressources propres de la compagnie.

**Air Inter**  
**Plan de financement des investissements**

(Montants en MF courants)

	1988	1989	1990	1991	1992	TOTAL
<b>BESOINS</b>						
Investissements avions dont A.320	1.210 1.034	1.044 1.038	913 759	510 354	1.791 847	5.468 4.032
Investissements au sol	248	131	131	118	115	743
Remboursements d'emprunts et divers	39	54	65	94	163	415
<b>TOTAL</b>	<b>1.497</b>	<b>1.229</b>	<b>1.109</b>	<b>722</b>	<b>2.069</b>	<b>6.626</b>
<b>RESSOURCES</b>						
Capacité d'auto- financement net	655	831	824	848	892	4.050
Emprunts	340	333	215	—	920	1.808
Cessions d'immobilisa- tions et divers	80	65	70	100	31	346
<b>TOTAL</b>	<b>1.075</b>	<b>1.229</b>	<b>1.109</b>	<b>948</b>	<b>1.843</b>	<b>6.204</b>

### 3.1.3. Les modifications de la structure du capital

Le capital d'Air Inter était jusque-là détenu majoritairement par des organismes publics, d'importantes modifications ont eu lieu concernant les trois principaux actionnaires (Air France 24,96 % du capital, SNCF 24,96 % et UTA 15,71 %).

La S.N.C.F. a été autorisée à céder 15 % de ses parts.

— 3 % ont été cédés à la compagnie ; ces parts seront cédées au personnel de la compagnie à un prix préférentiel.

**Cette mesure répond pleinement au voeu que la Commission des Finances n'a cessé de formuler ces dernières années.**

— Les 12 % restant devaient initialement être répartis entre Air France, la Caisse des dépôts et consignations, et le public (ou les entreprises privées), selon un barème déterminé. A la suite d'actions imprévues de certaines opérations, la répartition finale est assez différente de celle qui était initialement prévue.

Répartition du capital d'Air Inter

Actionnaires	% du capital avant modification	Répartition prévisionnelle (au 1.12.87)
— AIR FRANCE	24,96 %	36,54 %
— S.N.C.F.	24,96 %	10,41 %
— U.T.A. )	15,71 %	15,71 %
— CHARGEURS SA )	—	11,38 %
— CDC PARTICIPATIONS	4,10 %	4,10 %
— GROUPE CREDIT LYONNAIS	4,00 %	4,00 %
— CHAMBRE DE COMMERCE	3,41 %	3,41 %
— DIVERS	22,86 %	7,16 %
— BANQUE SUISSE CBC		4,29 %
— PERSONNEL AIR INTER		3 %
TOTAL	100 %	100 %

### 3.2 Air Inter dans la compétition internationale

Air Inter, grâce à une politique tarifaire adaptée et une stratégie commerciale offensive, a su absorber en cinq ans le choc de la concurrence TGV. Les résultats sont là pour en témoigner. Par ailleurs, la situation financière reste confortable. Toutefois, un certain nombre d'interrogations se posent à propos de la compagnie.

### 3.2.1. Les questions touchant aux personnels

- La compagnie connaît depuis quelques temps des mouvements de personnels, grèves réelles ou escarmouches, qui perturbent le transport aérien intérieur. Ces mouvements affectent tant le personnel navigant technique, qui conteste certaines orientations retenues par la compagnie concernant les équipages à deux (1) que le personnel navigant commercial (2).

Outre l'incidence financière de ces conflits (130 MF pour les deux ans), ces mouvements mal compris et souvent mal justifiés affectent, par leur répétition, de façon grave la qualité de service que les usagers sont en droit d'attendre.

- Outre cette question ponctuelle, se pose un problème de fond sur la compétitivité et la productivité, notamment du personnel navigant commercial.

Ainsi, c'est avec inquiétude que la Commission relève dans une réponse au questionnaire budgétaire, que « *en données corrigées des événements circonstanciels, la productivité du personnel navigant mesurée en nombre d'étapes par équipage a progressé de 1,0 % pour le personnel technique, mais a diminué de 1,0 % pour le personnel commercial* ».

Les données chiffrées peuvent confirmer cette préoccupation.

Personnel navigant commercial d'Air Inter

	1982	1986	Variation 1986/1982
Effectifs	868	1.141	+ 31 %
Nombre moyen mensuel d'heures de vol	402	392	- 2,5 %
Masse salariale (en milliers de francs)	129.743	212.873	+ 64 %
Coût unitaire	217.272	288.744	+ 32,8 %

### 3.2.2. La déréglementation

La déréglementation prochaine affecte de façon directe Air Inter.

Il faut rappeler qu'actuellement le statut d'Air Inter lui impose d'opérer dans les limites de la France métropolitaine, où la compagnie a l'exclusivité d'un réseau qu'elle a l'obligation d'exploiter.

(1) Grèves des 13-14 novembre 1986, 19-20 décembre 1986, 9-10 février 1987, 10-11 avril 1987, 27-28 mai 1987, 29-30 juin 1987.

(2) « Affaire des boissons chaudes » et ventes à bord.

L'introduction de la concurrence sur ce réseau mettrait en cause ce statut et devrait conduire à l'aménager. **Il appartient aux pouvoirs publics de se prononcer sur la vocation géographique de la compagnie** et sur la politique d'aménagement du territoire, qui inspire l'obligation pesant sur elle d'exploiter un ensemble de lignes en en périssant les résultats.

Dans l'hypothèse de l'ouverture à la concurrence européenne du réseau d'Air Inter, la compagnie, qui assumerait le risque de perdre une partie de son trafic, **souhaiterait pouvoir trouver dans l'espace européen des contreparties au moins équivalentes**, afin d'assurer son avenir en contribuant à la sauvegarde des intérêts nationaux.

Aussi Air Inter se voit confronté à deux interrogations:

. les modalités de la libéralisation du transport aérien européen ne sont pas encore totalement connues en ce qui concerne le transport domestique ;

. **l'Etat doit se prononcer rapidement sur la situation et les missions de la compagnie dans ce nouveau cadre.**

Il faut également ajouter que **Air Inter a de très nombreux atouts** pour aborder dans de bonnes conditions le marché unique. Lorsque les pouvoirs publics se seront prononcés, la compagnie saura certainement les utiliser.

#### 4. *Autres compagnies*

##### 4.1. U.T.A.

La permanence de la crise économique pèse depuis plusieurs années sur les résultats d'U.T.A. Sur le réseau Afrique, le trafic de 1986 n'a atteint que le niveau de 1982, et en 1987, le trafic a de nouveau régressé de 9,8 % sur le premier semestre. Le chiffre d'affaires a diminué de 2 % en 1986 pour s'établir à 6,5 Milliards de francs.

Les résultats ont cependant été bons en 1986, grâce notamment au secteur Extrême-orient/Pacifique. U.T.A. a dégagé une marge brute d'autofinancement de 1,4 milliard de francs et un bénéfice net de 810 millions.

Aucune vente d'avions n'étant prévue en 1987, contrairement à ce qui s'est passé en 1986, le bénéfice net de 1987 sera inférieur à celui de 1986.

A noter que la compagnie, conformément à ce que recommande la Commission pour les autres compagnies, a activement développé la participation du personnel, puisque les salariés possèdent 1/11<sup>e</sup> du capital social.

Depuis 4 ans, les dividendes versés au personnel sont supérieurs à ceux versés aux actionnaires.

Distribution des dividendes U.T.A.

	(millions de francs)			
	1983	1984	1985	1986
Personnel	23,2	32	114,7	120,6
Actionnaires	23,3	24,3	93,7	103,9

4.2. Les transporteurs régionaux

Après des années difficiles, on assiste à une montée en puissance des compagnies régionales. Cet élément devra être gardé en mémoire avant d'aborder la déréglementation.

Le paysage du transport aérien régional français a été modifié en 1986 par le rapprochement intervenu entre la Compagnie Aérienne du Languedoc (C.A.L.) et Air Littoral. L'ensemble formé par ces deux sociétés se situe désormais au deuxième rang du transport régional après TAT. Des rapprochements, des coopérations ont été montrés également entre Air Inter et TAT ce qui est très positif et doit être encouragé.

En 1986, la baisse du prix du carburant et l'évolution favorable du taux de change du dollar ont permis au secteur du transport régional - fragile en raison de la structure du réseau et des moyens qui doivent être mis en oeuvre pour son exploitation (avions de faible capacité, 15 à 50 sièges en moyenne, insuffisamment employés et remplis) - de se consolider au niveau financier. Cette amélioration des résultats a, en outre, été facilitée par une forte augmentation du trafic.

Le tableau suivant précise l'évolution de l'activité globale des compagnies régionales :

	1984	1985	1986
Trafic total (passagers)	838.000	842.000	960.000
Evolution	- 9,3 %	+ 0,4 %	+ 14 %
Evolution non compris TAT	+ 22,4 %	+ 7,5 %	+ 14,7 %
Chiffre d'affaires (MF)	1.428	1.827	NC
Evolution	+ 6,9 %	+ 28 %	

## 5. La formation aéronautique

La formation aéronautique sera, avec la préparation de la déréglementation, un des principaux problèmes qui se poseront aux pouvoirs publics (et aux compagnies) dans les prochaines années.

### 5.1. Les données budgétaires

#### 5.1.1. Présentation

L'Etat participe au financement de la formation aéronautique essentiellement par trois moyens.

Un moyen principal : le S.F.A.C.T. - Service de Formation Aéronautique et de Contrôle d'Etat, est un service de l'administration ; il participe à la formation technique.

Et deux moyens secondaires :

— l'E.N.A.C. - Ecole Nationale d'Aviation Civile, subventionnée (ch. 36.24 : 6,2 millions de francs en 1988) qui assure la formation théorique ;

— les subventions aux aéroclubs (ch. 43.29, article 80).

Toutefois, la mesure précise du financement des actions de formation est extrêmement difficile car aucun de ces trois canaux n'est exclusivement consacré aux seules actions de formation des pilotes : le S.F.A.C.T. assure aussi le contrôle technique, l'E.N.A.C. forme surtout les ingénieurs d'aviation civile, les aéroclubs ne sont intéressés que très indirectement au problème de formation des pilotes de transport...

En outre, la technicité des missions et leur « traduction » budgétaire (exemple : pour les seules indemnités, on révèle les primes de fonction, prime de gestion, prime de panier, prime de productivité, prime de fin d'année, prime complémentaire, prime de vol...), ainsi que l'éclatement des actions débouchent sur un invraisemblable « maquis ». Les documents budgétaires mis à disposition du Parlement (le « bleu », le « blanc », le « vert ») sont, sur ce point, relativement imparfaits.

#### 5.1.2. L'action budgétaire globale

Une approche des financements peut néanmoins être tentée. Elle montre que l'action budgétaire globale (la formation + le contrôle technique), qui s'est pourtant redressée depuis 1986, reste limitée et accuse même une baisse de 16 % en francs constants, sur 5 ans.

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

	1984	1985	1986	1987	1988
Montant	184,9	171	165	174,9	179,2
Evolution francs courants	100	93	90	95	97
Evolution francs constants	100	87,9	82,9	84,7	84

Votre commission a tenté d'individualiser les seuls frais de fonctionnement des centres de formation (Montpellier, Saint-Yan et autres...). Elle aboutit à une enveloppe de **245 millions de francs**, dont 215 millions de francs de crédits publics.

**Dépenses de formation des pilotes de transport**

(en millions de francs)

. Dépenses publiques de formation (action 26)	148
- personnel hors centres	- 23
+ traitement ouvriers et fonctionnaires	+ 90
Total dépenses publiques	215
. Recettes privées (frais de stage)	30
Total	245

Certains volets, notamment l'aide à l'aviation légère, connaissent une réduction sensible.

**5.1.3. Les crédits d'aviation légère et sportive**

Les crédits de subvention aux aéroclubs, de formation aéronautique, sont pour la première fois depuis 1981, inférieurs à 10 millions de francs.

**Crédits d'aviation légère et sportive**

(milliers de francs)

Années	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Dotations de formation aéronautique (ch.43.29, art.80)	10.600	11.976	17.096	19.975	15.475	13.152	10.921	9.990
Francs courants (1981 = 100)	100	113	161	188	146	124	103	94
Francs constants (1981 = 100)	100	101	131	143	105	86	69	61

Cette faiblesse est heureusement compensée par une évolution relativement satisfaisante des crédits des aides à la construction (ch. 53.22, article 70), qui augmentent cette année de 20 % (de 5 à 6 millions de francs) ; mais s'agissant de la seule formation, on ne peut que regretter la chute des crédits de 50 % depuis 1984.

## 5.2. La formation aéronautique dans les prochaines années

Cette faiblesse sur le plan budgétaire n'est pas à la mesure du défi qui se pose aux pouvoirs publics et aux compagnies aériennes.

### 5.2.1. Le défi est clair

- Il n'y a pas assez de pilotes de transports. Il existe aujourd'hui 2.779 pilotes de transports confirmés (pilotes de ligne et pilotes 1ère classe/PP1). On forme 120 pilotes (PP1) par an. 30 ont une formation uniquement publique (pilotes E.P.L., E.N.A.C.). 90 sont des pilotes privés qui participent financièrement à la formation publique assurée dans les S.F.A.C.T.

**Or, de l'avis même des autorités interrogées, les besoins sont au minimum de 200 pilotes par an.**

- Comment en est-on arrivé là ? Il y a certainement au départ une erreur ou un manque de prévisions, tant de la part des pouvoirs publics que des intéressés eux-mêmes, compagnies et pilotes.

Il y a également un effet mal mesuré et cela est vrai partout dans le monde, du développement du transport aérien, y compris des compagnies régionales, et surtout des modifications dans la structure des flottes, avec une forte croissance des avions de petite capacité. Or, il faut 12 pilotes pour chaque nouvel avion.

- En outre, sur recommandation de l'O.A.C.I., il est prévu une refonte des classifications professionnelles et par là, de la formation aéronautique (suppression du brevet PP1...) qui amènera une diminution du coût unitaire de formation. Cette refonte constitue une opportunité supplémentaire de procéder à une révision de notre système de formation.

### 5.2.2. Propositions

Les propositions de la Commission se fondent sur trois idées.

- Il est nécessaire de repenser le système de formation, qui touche le transport aérien français de façon grave.

Or, il existe en France, à la fois une forte tradition aéronautique, mais aussi, et cela n'est pas négligeable, des structures (notamment des terrains) d'accueil, qu'il faut savoir utiliser, valoriser (d'ores et déjà, une partie de la formation des pilotes allemands se passe aux Etats-Unis).

- Il est également nécessaire de préparer 1992, et l'immersion dans tous les domaines dans le marché européen. Il faut par conséquent ne pas méconnaître la dimension internationale.

• Il est enfin nécessaire d'inventer des solutions financières et techniques adaptées aux nécessités nouvelles. Cela suppose la collaboration de tous les partenaires : pouvoirs publics, centres de formation, compagnies et constructeurs. L'important est de donner un nouvel élan — c'est pourquoi l'association étroite du secteur privé paraît nécessaire — et de préserver et maintenir la capacité concurrentielle de nos compagnies.

Votre commission souhaite vivement que les pouvoirs publics fassent des propositions concrètes en ce sens en 1988.

## B. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

Nota : ainsi qu'il a été dit en avant-propos, les développements consacrés à la construction aéronautique, seront dans le présent rapport, cette année, réduits au minimum. Des développements, ainsi qu'une analyse, plus complets seront présentés dans un rapport d'information qui sera déposé à la suite de la mission que la Commission des Finances a effectuée aux Etats-Unis en juillet dernier.

### 1. *Présentation générale*

Les crédits affectés à la construction aéronautique, soit 2 438 millions d'autorisations de programme et 2 405 millions de crédits de paiement représentent plus de la moitié du total du budget de l'aviation civile (55 %).

Les sociétés de construction aéronautiques connaissent pour certains de leurs programmes, des succès importants : ainsi, la construction aéronautique civile a réalisé un chiffre d'affaires de 21 milliards de francs, le meilleur jamais réalisé.

Pour la première fois, les commandes aéronautiques civiles ont dépassé les commandes militaires.

80 % du chiffre d'affaires est réalisé à l'exportation. Le solde commercial total s'établit à 7,5 milliards de francs.

Les variations de la devise américaine ont toutefois des répercussions très importantes sur la compétitivité des constructeurs européens, ce qui explique en grande partie que, malgré de très bons résultats commerciaux, les résultats financiers sont médiocres.

### 2. *La société Aérospatiale*

#### 2.1. **Résultats**

##### 2.1.1. **Résultats généraux**

En 1986, l'Aérospatiale a réalisé un chiffre d'affaires de 25 milliards de francs. Les exportations ont représenté 61 % du total.

On note également une diminution sensible des frais financiers, passés de 2,3 % du chiffre d'affaires en 1985 à 1,9 %. Les commandes se sont toutefois tassées en 1986 (-17 %). La société prévoit pour 1987 un résultat proche de l'équilibre et une hausse de l'endettement.

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

	1984	1985	1986	1986/1985
<b>Résultats généraux</b>				
Chiffre d'affaires HT	25.139	24.596	25.411	+ 3,3 %
Commandes HT	20.150	34.785	28.770	- 17,3 %
Résultat net	+ 332	+ 454	+ 227	- 50 %
Endettement brut	8.184	4.912	6.606	+ 34,5 %
Endettement net	5.100	3.000	3.500	+ 16 %
Frais financiers	857	559	495	- 11

Outre la participation au programme Airbus, qui sera détaillé par la suite, la société réalise de bonnes performances avec l'ATR (coproduction Alitalia). Les deux modèles ATR 42 et 72 font l'objet (au 30.6.1987) de 81 commandes et 39 options. Les perspectives de vente sont de l'ordre de 750 exemplaires.

La division **hélicoptère**, qui est restée longtemps dans une situation très difficile, se reprend un peu avec une hausse de 23 % du chiffre d'affaires sur 1985. En outre, dans l'espoir d'une reprise des ventes, deux modèles sont en voie d'amélioration afin de préserver l'avance technologique acquise par notre industriel dont certains économistes des Etats-Unis assurent aujourd'hui qu'il deviendra, dans un avenir proche, le premier constructeur avec un peu plus de 35 % du marché mondial.

**2.1.2. Les relations financières avec l'Etat**

La société Aérospatiale est une société nationale. L'Etat y exerce un double rôle. Le premier est un rôle d'actionnaire. Le capital social n'a toutefois pas été modifié depuis 1982, et les apports de l'Etat en fonds propres sont très limités (75 millions de francs sur les deux dernières années).

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

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

**Dotation budgétaire (crédits de paiement)**

Chapitre 53.22 (Crédits de paiement)	A.300/ A.310	A.320 340	A.330/	ATR 42	Hélicoptères
1982	835	40			
1983	858,5	60	—	180	41
1984	603	370	—	300	52
1985	230	568	—	104	67
1986	100	995	—	90	28
1987	09	1.135	105	12	73,5
1988	—	658	368	—	nc

**Remboursements**

MF courants	A.300	A.310	Autres (1) (hélicoptères)	Total
1981	93,2	—	3,9	97,1
1982	296,1	—	7,9	303,7
1983	154,9	14,5	17,4	186,8
1984	124,7	48,4	17,0	190,1
1985	192,2	108,2	24,1	324,5
1986	112,4	122,3	36,4	271,1
Cumul au 31.12.1986	1.147,6	293,4	113,7	1.554,7

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

## 2.2. La situation des programmes Airbus

### 2.2.1. Les programmes actuellement en cours

L'actuel programme d'Airbus (A.300 et A.310) se développe normalement. L'A.320 connaît une réussite spectaculaire et même, constitue l'un des plus beaux succès de la construction aéronautique européenne. Ce succès ne peut que faire regretter encore davantage que cet avion, pour des raisons tenant à la coopération internationale, n'ait pas été lancé plus tôt. L'A.330 et A.340 demeurent aussi très bien placés, avec 130 intentions d'achat au 30.6.1987.

Au Total, Airbus a franchi le cap des 1 000 avions vendus fermes ou en option. Pour l'Aérospatiale, cette poussée devrait se traduire par

un bouleversement considérable. Cela suppose également des gains de productivité importés

**Situation des programmes Airbus**

Mise en service	A.300 B1-B4 (1974)	A.300-600 (1984)	A.310-200 (1983)	A.310-300 (1983)	A.320 (1988)	A.330 (1993)	A.340 (1992)
Commandes fermes au 30.6.87	248	62	82	66	192	12	58
Coût de développe- ment (MF courants)	2.452	1.002	2.765	690	5.486	8.100	
Aide de l'Etat à la fin du programme (MF courants)(1)	2.452	668	2.765	415	3.439	4.860	
Taux de l'aide	100 %	66 %	100 %	60 %	75 %	60 %	

(1) le coût est donné pour l'A.320 et l'A.330-A.340 aux conditions économiques de 1984 et 1986.

**2.2.2. L'apport en devises**

La vente des avions d'Airbus Industrie occasionne une rentrée de devises à trois titres : la rémunération de l'Aérospatiale pour sa participation à la cellule, la part de la S.N.E.C.M.A. dans la construction du moteur dans le cas des avions équipés de moteurs General Electric ou CFM, et enfin celle des équipementiers français fournisseurs d'Airbus Industrie. On inclut traditionnellement dans le décompte de ces exportations les ventes à Air France et Air Inter car en l'absence du programme Airbus, les compagnies françaises auraient dû s'approvisionner sur le marché américain ; il s'agit donc bien d'un gain sur le solde de la balance commerciale. Les parts françaises, ainsi que l'apport total en devises pour chacun de ces modèles, sont indiquées ci-dessous.

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

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

#### 3.1. Des résultats contrastés

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

##### 3.1.1. Le succès spectaculaire de la série CFM se confirme.

• La cadence de production des *versions -2 et -3* est de 50 par mois. 2 000 moteurs CFM 56 ont été livrés à ce jour, tous types confondus.

Moteurs	Application	Commandes au 30.6.1987
CFM 56-2	DC 8, KC 135, Awacs	1596
CFR 56-3	B 737-300	1554

• Certaines interrogations avaient été portées sur la version *CFM-5* ; le lancement du V.2500 proposé par le consortium international IAE pour la motorisation de l'A.320 avait pu notamment susciter quelques inquiétudes. Ces réserves sont en partie levées.

Pour l'A.320, le CFM a été choisi pour 103 avions, contre 78 pour l'IAE V.2500 qui connaît d'assez graves difficultés de mise au point.

La version dérivée (CFM 56-5CI) adaptée à l'A.340 connaît également un bon départ commercial (avec environ 430 moteurs).

L'impact sur le commerce extérieur est considérable, et du même ordre de grandeur, voire supérieur (pour le marché américain) aux recettes nettes que procure les ventes d'Airbus.

##### 3.1.2. Des résultats financiers limités

La rentabilité de chacune des opérations est évidemment liée aux conditions économiques et surtout monétaires. En raison d'une diminution du taux de change du dollar, les résultats financiers sont médiocres.

A noter qu'en 1986, le chiffre d'affaires a sensiblement progressé, mais que les commandes ont régressé de 25 % (par rapport à un montant, il est vrai, exceptionnellement élevé en 1985). Le résultat est toujours faiblement bénéficiaire, grâce notamment à une forte contraction des frais financiers (3,4 % du chiffre d'affaires contre 4,4 % en 1985).

A noter toutefois que l'endettement net a connu une nouvelle progression, ce qui obère les résultats prochains.

S.N.E.C.M.A.

	1984	1985	1986	1986/1985
Chiffre d'affaires (HT)	8.188	9.404	10.253	+ 9 %
Commandes (HT)	11.138	13.866	10.333	- 25 %
Résultat de l'exercice	+ 51	+ 76,5	+ 46	- 39 %
Endettement brut	4.561	3.784	4.819	+ 27 %
Endettement net		3.700	4.300	+ 16 %
Frais financiers	463	412	350	- 15

### 3.2. La question d'actualité

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

La coopération franco-américaine sur les moteurs civils donne toute satisfaction aux deux parties, et a même reçu les éloges de la part de nos partenaires américains, tant motoristes (General Electric), qu'avionneurs (Boeing).

- La réussite de ce contrat « technique » a pour corollaire le respect des engagements financiers que la SNECMA a avec l'Etat. Ainsi, la société procède aux remboursements des avances conformément à ses engagements.

Les quelque 1.900 moteurs livrés au 30 juin 1987 correspondent à des remboursements à hauteur de 675 millions de francs. Le rythme actuel est de 73 millions de francs par mois, et atteindra 80 millions de francs en 1988.

#### Concours publics à la SNECMA

Années	Dotations versées	Remboursements
1982	444	16
1983	6633	34
1984	340	40
1985	380	81,2
1986	558	193,8
1987	380	(600)

- Le projet de budget pour 1988 prévoit de soutenir deux programmes principaux :

- le CFM 56 (259 millions de francs en autorisations de programme, 284 millions de francs en crédits de paiement) ; nota : les crédits sont en diminution sensible, conformément au rythme de développement des programmes) .

- un programme « moteurs nouveaux », pour lequel sont inscrits 650 millions de francs en autorisations de programme et 318 millions de francs en crédits de paiement. Il s'agit du moteur UDF, moteur à hélices contra rotatives non carrénées.

### 3.2.2. Le programme UDF

- La coopération entre la SNECMA et General Electric sur ce moteur a été conclue le 13 décembre 1985. Dans la partie française, le financement public a été décidé en conseil interministériel le 9 octobre 1987.

Sur le plan technique, cette coopération est exemplaire, et confirme la maîtrise du constructeur français puisqu'il lui est confié entre autres choses, le compresseur haute pression, une des parties les plus avancées sur le plan technologique. Les applications prévisibles de l'UDF concernent les Boeing 7J7 et le MD 91 X (130-150 places).

Ce moteur, qui apportera un gain considérable de consommation (- 35 % par rapport aux derniers moteurs équivalents en projet), peut être un élément déterminant dans la stratégie des constructeurs des prochaines années.

- Or, sur le plan financier, la participation de la SNECMA est limitée à 35 % du programme de développement et de fabrication. En charge de travail (ainsi qu'en recettes potentielles), la participation SNECMA au programme est toutefois du même ordre de grandeur que celle qui résulte du CFM 56.

**Il n'en demeure pas moins que ce partage est vivement regretté par la Commission.**

En effet, les principes de la participation du motoriste français au futur programme UDF se distinguent de la coopération sur le CFM 56 par plusieurs points essentiels

- les 35 % sont limités aux seuls travaux de développement et de fabrication. En revanche, la participation de la SNECMA au marketing et à l'après-vente sera limitée respectivement à 10 et à 20 %.

- le programme UDF au contraire du programme CFM 56 n'est pas un programme conjoint où chaque partenaire dispose de droits égaux dans les processus de décision. Il s'agit d'un programme de General Electric, où la SNECMA dispose il est vrai d'un rôle de partenaire majeur, mais où elle ne bénéficie d'aucun droit en matière d'orientation stratégique.

— la participation de la SNECMA, limitée à 35 % alors qu'elle est de l'ordre de 50 % sur le CFM 56, place la société française dans un rôle secondaire en matière de maîtrise d'oeuvre technique.

#### 4. Les Avions Marcel Dassault

Tous les avions d'affaires de la société Dassault : Falcon 10, Falcon 20, Falcon 50 et Falcon 900 ont bénéficié pour leur développement d'avances remboursables de l'Etat. Plus de 900 appareils de cette gamme ont été vendus.

Le seul à faire l'objet actuellement d'un soutien est le Falcon 900, triréacteur à long rayon d'action dérivé du Falcon 50, qui complète vers le haut la gamme des avions d'affaires Dassault.

Le marché ouvert au Falcon 900 au cours des dix prochaines années est estimé à 200 avions, ce qui permet d'assurer la rentabilité économique du programme.

La participation de l'Etat au financement de la phase de développement de l'appareil est de 30 % du coût du programme, estimé forfaitairement à 2.075 millions de francs, sous forme d'avances remboursables versées à l'industriel en 4 ans à compter de 1985.

### C. AEROPORTS DE PARIS (questions financières)

Sur le plan financier, trois questions paraissent devoir être évoquées.

1. *La dotation en capital* : la totalité de la dotation des Aéroports de Paris est constituée par des apports de l'Etat. Ils représentent 1.076 millions de francs en 1986.

En raison de l'important effort d'investissement qui a été et qui reste à réaliser (2,7 milliards sur les 4 prochaines années), il aurait pu être envisagé d'ouvrir le capital au privé. Cette ouverture poserait cependant d'importants problèmes juridiques, concernant notamment la domanialité.

Ainsi, eu égard à l'endettement important de l'établissement, il paraît important de diminuer le ratio Emprunt/Capitaux propres (1,32 en 1986) en envisageant une augmentation de capital de préférence à une nouvelle répartition.

2. *Les liaisons de l'aéroport d'Orly-Paris* : le ministre chargé des Transports a décidé de faire jouer la concurrence. Deux projets sont aujourd'hui à l'étude. Ils doivent être financés sur fonds privés.

### 3. L'application des *impositions particulières*.

- *La redevance pour atténuation des nuisances phoniques*. Un décret du 11 janvier 1984 a substitué à l'ancienne taxe parafiscale une redevance pour atténuation des nuisances phoniques.

L'expert-comptable d'Aéroports de Paris a été chargé de recouvrer les créances sur les trois principales compagnies françaises. Le recouvrement est en bonne voie, mais il reste à recouvrer 21 millions de francs...

Le Syndicat national des Transporteurs aériens a déféré le décret instaurant la redevance à la censure du Conseil d'Etat (le S.N.T.A. analyse la redevance comme un prélèvement obligatoire, relevant du domaine législatif). Ainsi les sommes prélevées sont consignées dans un compte ouvert à Aéroports de Paris - 75 millions de francs sont ainsi -à nouveau- consignés.

- L'article 41 de la loi de finances pour 1987 a institué pour une durée de deux ans, une *taxe de sûreté*. Le produit attendu était de 120 millions de francs en 1987. L'estimation pour 1988 est de 90 millions de francs.

- *Aéroports de Paris et le marché unique*.

La perspective de réalisation du marché intérieur qui, conduisant à la suppression des frontières fiscales, devrait conduire à la suppression de la vente de **produits détaxés aux passagers** en trafic intracommunautaire.

Cette suppression engendrerait une perte de l'ordre de 131 millions de francs pour Aéroports de Paris (soit une augmentation des redevances aéronautiques de 11,5 %).

Une analyse exhaustive devrait toutefois prendre en compte les effets de l'harmonisation fiscale, notamment la baisse des taux de TVA. (Ainsi, le maintien d'un taux de TVA majoré sur les locations de voiture a entraîné d'importants effets pervers, et de détournement de trafics touristiques).

## D. METEOROLOGIE

Le projet de budget 1988 de la Direction de la Météorologie Nationale a été préparé conformément aux instructions du Premier Ministre.

Les crédits de la Météorologie se montent à 746 millions de francs, en légère contraction (- 0,6 %) par rapport à 1987.

Une réduction de 1,5 % des effectifs se traduit par la suppression de 46 emplois.

Conformément aux instructions reçues, le fonctionnement matériel des services connaît une actualisation de 1 %, sauf pour les dépenses informatiques qui demeureront stationnaires.

Les dépenses d'équipement se répartissent en trois volets :

- Les crédits nécessaires à la couverture de l'engagement international de la France pour la réalisation et l'exploitation des satellites météorologiques géostationnaires METEOSAT (88 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement).

- Les crédits de recherche (12 millions de francs en autorisations de programme, 15 millions de francs en crédits de paiement).

- Les crédits Equipement des Centres et Stations de météorologie (18 millions de francs en autorisations de programme, 25 millions de francs en crédits de paiement).

En conclusion, on peut dire qu'à l'exception des réductions sur les effectifs et le budget recherche, le budget de la météorologie n'a pratiquement pas été touché par les mesures de restrictions budgétaires.

**Réunie le mercredi 21 octobre 1987, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission a procédé à l'examen des crédits de l'Aviation civile et de la Météorologie (Equipe-ment, Logement, Aménagement du Territoire et Transports, IV. Transports, 1. Aviation civile et 3. Météorologie).**

**La Commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits pour 1988 de l'Aviation civile et de la Météorologie.**