

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

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 1985, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 34

Urbanisme, Logement et Transports  
II. Transports.  
2. AVIATION CIVILE  
4. METEOROLOGIE

*Rapporteur spécial* : M. Jean-François PINTAT.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légis.) : 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 42), 2370 (tome XVIII) et in-8° 663.  
Sénat : 68 (1984-1985)

## SOMMAIRE

	pages
<i>PRINCIPALES OBSERVATIONS DE VOTRE COMMISSION .</i>	5
<i>EXAMEN EN COMMISSION.....</i>	6
<i>INTRODUCTION.....</i>	7
<b>CHAPITRE I : PRESENTATION GENERALE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE POUR 1985 .....</b>	<b>8</b>
<i>A. Evolution des crédits .....</i>	<i>8</i>
<i>B. Principales mesures nouvelles .....</i>	<i>9</i>
<i>C. Tableau récapitulatif .....</i>	<i>11</i>
<b>CHAPITRE II : OBSERVATIONS DE LA COMMISSION ...</b>	<b>12</b>
<i>I. EVOLUTION DU BUDGET. GENERALITES .....</i>	<i>12</i>
<i>II. TRANSPORT AERIEN .....</i>	<i>13</i>
<i>A. Air France opère un spectaculaire redressement financier.....</i>	<i>13</i>
1. Les résultats pour 1983 ont dépassé toutes les prévisions .	13
2. Les perspectives .....	16
<i>B. La situation d'Air Inter est restée satisfaisante .....</i>	<i>20</i>
1. Les résultats restent positifs .....	20
2. Les perspectives .....	21

<b>III. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE</b> .....	21
<b>A. Présentation</b> .....	21
<b>B. La société Aérospatiale</b> .....	23
1. La société doit faire face à une conjoncture très difficile ..	23
2. Les perspectives à court terme autorisent un optimisme prudent .....	24
a) <i>Le contrat Pan-Am</i> .....	24
b) <i>l'ATR 42</i> .....	25
3. Les perspectives à moyen terme : l'A.320 .....	26
<b>C. La S.N.E.C.M.A.</b> .....	27
1. La SNECMA enregistre d'importants succès commerciaux .....	28
2. Mais les bases de ce succès sont fragiles .....	28
a) <i>La motorisation de l'Airbus A.320 et l'apparition de nouveaux concurrents</i> .....	28
b) <i>Le plan d'action technologique</i> .....	29
3) La société est dans une situation financière préoccupante dont les pouvoirs publics sont en partie responsables .....	29
<b>IV. LA METEOROLOGIE</b> .....	32

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

- A structures constantes, le budget de l'Aviation civile est strictement reconduit en francs courants, ce qui représente une baisse en volume de près de 5 %.

- Les résultats des compagnies aériennes ont été satisfaisants, mais le renouvellement des flottes à la fin de la décennie ne se présente pas dans les meilleures conditions.

- Les récents succès d'Airbus Industrie sur le plan international ne doivent pas faire illusion. La confirmation des ventes à la compagnie Panam, absolument essentielle pour le consortium européen, demeure hypothétique.

En dépit des résultats commerciaux remarquables, la SNECMA connaît une situation financière difficile. Tout porte à croire que ces difficultés proviennent en partie de l'Etat qui n'a correctement assuré ni son rôle de prêteur, ni son devoir d'actionnaire.

L'évolution heurtée des dotations et le décalage répété entre le budget voté et le budget réalisé ôte une large part de crédibilité à l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 25 octobre 1984, sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, président, la commission a procédé, sur le rapport de M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial, à l'examen des crédits pour 1985 de l'Aviation civile et de la Météorologie.

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

## INTRODUCTION

Le budget de l'Aviation civile s'inscrit, cette année, dans une conjoncture qui bascule.

La reprise du trafic mondial est assez nette (+ 3,5 % pour le trafic passagers, + 5,5 % en tonnes de fret transporté). La situation financière des compagnies s'en est trouvée globalement améliorée. Pour les 124 transporteurs membres de l'IATA, 1983 est la première année bénéficiaire depuis 1979 (bien que les résultats nets demeurent encore négatifs, compte tenu de la lourdeur des charges financières).

Ainsi, les besoins de renouvellement des flottes se concrétisent, les commandes auprès des constructeurs et des motoristes reprennent, et seul l'endettement massif de toute la profession, qui pèsera sur ses comptes pendant quelques années, l'empêche d'envisager l'avenir avec sérénité.

## **CHAPITRE I : PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BUDGET POUR 1985**

### **A. EVOLUTION DES CREDITS**

Le budget de l'Aviation civile, soit 4.295 millions de francs, représente 8 % du budget total des transports, soit - 1,8 % par rapport au budget initial de 1984. **A structure constante, le budget est pratiquement strictement reconduit en francs courants, ce qui représente une baisse en francs constants de l'ordre de 5 %.**

● L'année 1985 est en effet marquée par deux réformes de structure. Il s'agit de :

- la création d'un budget annexe de la navigation aérienne (article 41 du projet de loi de finances).

Il s'agit d'une opération classique de débudgétisation - d'ailleurs annoncée dès 1983 - qui permet d'échapper aux contraintes juridiques et surtout financières du budget de l'Etat, afin de financer plus aisément les importantes dépenses d'équipement de la navigation aérienne (modernisation du réseau radar, financée partiellement par l'emprunt - voir sur ce point le rapport de la Commission des Finances consacré au budget annexe de la navigation aérienne). Le budget annexe, toutes dépenses confondues, est de 1.738 millions de francs en 1985.

- du transfert des crédits des personnels affectés à l'Ecole nationale de l'aviation civile à la section commune du budget des transports (80.335.688 francs, action n° 60.11.03).

● Cette stricte reconduction en valeur recouvre des évolutions très contrastées :

- les moyens de fonctionnement (2.158 millions de francs), soit 50 % du total, augmentent de façon substantielle : + 14,8 %.

Cette augmentation résulte principalement de l'inscription d'une subvention de fonctionnement au budget annexe de la navigation aérienne (+ 439 millions de francs).

- Les crédits d'intervention (178 millions de francs, soit 4 % du total) qui sont, pour l'essentiel, des subventions aux compagnies de transport aérien diminuent de 26 %.

- Les dépenses en capital (1.958 millions de francs en crédits de paiement, soit 46 % du total) diminuent de 13 %. Les autorisations de programme (2.189 millions de francs) baissent de 9,7 %.

## **B. PRINCIPALES MESURES NOUVELLES**

**1) Transport aérien :** les subventions aux compagnies aériennes sont réparties comme suit :

- 151 millions de francs versés à Air France pour l'exploitation de Concorde au titre de dotation d'amortissement (contre 197 millions de francs en 1984, soit - 23 %).

- 2 millions de francs versés à Air Inter pour l'exploitation de Mercure (contre 22 millions de francs en 1984).

Nota : ces baisses importantes des crédits sont conformes aux programmes de réduction progressive des subventions affectées aux compagnies de transport aérien (l'exploitation commerciale de Concorde a été bénéficiaire en 1983 et la période de compensation pour utilisation de Mercure arrive à expiration).

- 7,5 millions de francs versés à de nouvelles compagnies, soit :

. 2 millions de francs au profit d'Air Calédonie International ;

. 5,5 millions au profit d'Air Saint-Pierre. Jusqu'en 1983, cette dernière dotation était versée par le budget départemental. Depuis 1984, l'Etat prend à sa charge cette subvention qui figurait en 1984 au budget des DOM-TOM.



## 2) Construction aéronautique

### Autorisations de programme (avances remboursables)

Programmes	Montant (millions de francs)	% dans le total des crédits	Variation par rapport à 1984
. Ensemble construction aéronautique	2 059	100 %	- 9,6 %
. Airbus	206	10 %	- 67 %
. Airbus A 320	640	31 %	+ 60 %
. ATR 42	103	5 %	- 68 %
. CFM 56	420	20 %	+ 16 %
. Falcon 900	200	10 %	nouveau

La répartition des crédits de construction aéronautique connaît d'importantes modifications dues :

- au lancement de l'Airbus A.320 (640 millions de francs) ;
- au soutien du programme Falcon 900 des avions Marcel Dassault (200 millions de francs) qui avait été demandé par votre commission en 1983 ;
- une remise à niveau des crédits affectés à la SNECMA, après une diminution de 55 % en 1983, aggravée par les annulations de crédits en cours d'année.

## 3) Formation aéronautique

Après trois années d'augmentation, le budget pour 1985 marque un infléchissement sensible de l'effort budgétaire en faveur de l'Aviation légère et sportive : - 22,5 % par rapport à 1984, soit 15.484.627 francs (crédits totaux après seconde délibération à l'Assemblée nationale au cours de laquelle la dotation initiale du chapitre 43-29 a été majorée de 500.000 francs). La commission a regretté vivement ce recul en contradiction avec le rapport de notre collègue M. Parmantier

**4) aéroport** : La commission déplore également le remboursement anticipé des prêts bonifiés du FDES demandé à Aéroport de Paris - opération contribuant à mettre en doute les engagements de l'Etat.

## STRUCTURE ET EVOLUTION DES DOTATIONS BUDGETAIRES

(MF : millions de francs)

Actions	Part dans le total des crédits	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital		Autorisations de programme	
		Crédits demandés pour 1985 (MF)	Variation par rapport à 1984	Demandées pour 1985 (MF)	Variation par rapport à 1984
AVIATION CIVILE					
22. Transport aérien	3,8 %	161,5	- 26,80 %	0,6	- 10 %
23. Construction aéronautique	43 %	1 842	- 13,10 %	2 067,5	- 9,6 %
24. Navigation aérienne (circulation en route)	31 %	1 335	+ 30 %	-	-
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	8,2 %	354	-	95	- 7,7 %
26. Formation aéronautique	4 %	171	- 7 %	15,9	- 36,6 %
60. Administration générale	10 %	430	- 8,7 %	10,1	- 3 %
<b>TOTAL AVIATION CIVILE</b>	<b>100 %</b>	<b>4 293,5</b>	<b>- 0,02 %</b>	<b>2 189,1</b>	<b>- 9,8 %</b>
METEOROLOGIE	100 %	670	+ 11,5 %	132	+ 11,8 %

(1) Dépenses en capital reprises au budget annexe de la Navigation aérienne.

## CHAPITRE II : OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

### I - EVOLUTION DU BUDGET - GENERALITES

L'évolution heurtée des dotations et le décalage permanent entre le budget de l'Aviation civile voté par le Parlement et le budget réalisé ôte une large part de crédibilité à l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

En 1983, votre commission faisait observer que la comparaison du budget d'une année à l'autre se trouvait significativement affectée par les annulations de crédits intervenues en cours d'année, qui ont porté en 1982 et 1983 sur le quart de la dotation initiale.

Cette procédure s'est répétée en 1984. 343 millions de francs d'autorisations de programme et 216 millions de francs de crédits de paiement se sont trouvés annulés par les arrêtés des 29 mars et 23 novembre 1984.

Le tableau retraçant l'évolution des autorisations de programme est à cet égard particulièrement significatif.

#### Exemple : Autorisations de programmes (millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985
. Dotation inscrite	1640	2 450	3 220	2 715	(2 189)
. Variation par rapport à l'année précédente		+ 50 %	+ 31 %	- 16 %	(- 9,7 %)(1)
- annulations en cours d'année		612	804	343	
- % d'annulations		+ 25 %	+ 24 %	+ 12,6 %	

(1) A structure constante en AP, navigation aérienne exclue.

Cette situation apparaît extrêmement malsaine, tant sur le plan du contrôle parlementaire que sur le plan de l'opportunité politique : comment croire dans ces conditions à une véritable politique de l'Aviation civile ?

## II - TRANSPORT AERIEN

**Les bons résultats de 1983 ne doivent pas marquer l'existence de graves rigidités structurelles qui pourraient sérieusement entamer les avantages attendus du renouvellement des flottes à la fin de la décennie.**

### ***A. AIR FRANCE OPERE UN SPECTACULAIRE REDRESSEMENT FINANCIER***

#### **1) Les résultats pour 1983 ont dépassé toute les prévisions**

##### **a) Résultats financiers**

L'exercice 1983 a enregistré un profit net de 87,2 millions de francs (après un déficit de 792 millions de francs en 1982).

La marge brute d'autofinancement a été près de 5 fois supérieure à celle de 1982 (2.425 millions de francs contre 502 millions de francs en 1982), représentant 10 % du chiffre d'affaires de la compagnie (24.145 millions de francs en progression de 14,9 % par rapport à 1982).

Les investissements de la période (1.600 millions de francs) ont pu être plus aisément financés et l'endettement de la compagnie s'est stabilisé.

#### Endettement d'Air France

	1981	1982	1983
. Dettes à long et moyen terme	5 451	5 863	4 640
. Crédit-bail	3 149	4 505	6 260
	8 600	10 368	10 900
. Charges financières sur emprunts	458	636	600
. Charges financières sur crédit-bail	206	283	338
	664	919	938

#### b) Tous les indicateurs sont positifs

- Les neuf filiales d'Air France sont toutes bénéficiaires. Aucune n'a reçu de concours financier de la part de la compagnie.

- Pour la première fois en 1983, l'exploitation commerciale de Concorde a été bénéficiaire. Ce résultat fait suite à la restructuration du réseau en 1982 (suppression de quatre lignes, maintien d'une seule ligne régulière Paris/New-York - 725 vols soit 43.000 passagers en 1983 - et d'une ligne charter - 36 vols en 1983).

Le bénéfice ne concerne toutefois que le seul résultat d'exploitation avant amortissement et charges financières, pris en charge en quasi totalité par l'Etat (sur le chapitre 45-88, article 21, soit 197 millions de francs en 1984, 151 millions de francs en 1985).

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU CONCORDE (1983)

Lignes	Recettes (000 F)	Dépenses (000 F)	Solde
Paris/New York .....	490 368	460 205,5	30 162,5
Vols spéciaux .....	9 593	8 424,5	1 168,5
<b>Total compagnie</b> .....	<b>499 961</b>	<b>468 630</b>	<b>31 331</b>
(sans amortissements ni charges financières)			
Amortissements et charges financières .....		159 939	- 159 939
Résultat .....	499 961	628 569	- 128 608
Contraparties .....	159 939		159 939
<b>Résultat net pour Air France</b> .....	<b>659 900</b>	<b>628 569</b>	<b>31 331</b>

### Montant des aides de l'Etat au titre de l'exploitation du Concorde (millions de francs)

1981	1982	1983	1984	1985
344	276	160	197	151

### Exploitation du concorde comparaison Air France British Airways

Réseau	Air France	British Airways
Paris/New York	7 vols/semaine	
Londres/New York		14 vols par semaine
Londres Washington		3 vols par semaine
<b>Trafic</b>		
Nombre de vols réguliers	725	1 549
Nombre de vols commerciaux	761	1 718
Passagers transportés (vols réguliers)	43 300	81 400
Coefficient de remplissage (Europe/New York)	59,7 %	57,6 %
<b>Résultats</b>		
Bénéfice d'exploitation	31 MF	130 MF*

\* Année fiscale 1<sup>er</sup> avril 1983-31 mars 1984.

### **c) Les facteurs de cette amélioration**

- des facteurs internes : une adaptation très fine des programmes de vols aux trafics.

● C'est notamment le cas de la mise en service des 12 B.737, dont l'intérêt avait été évoqué dans le rapport de l'année dernière (accroissement du nombre de fréquences, ouverture de nouvelles lignes...).

● Ainsi, le coefficient d'occupation des vols a augmenté de 1,5 point par rapport à 1982 (65,9 % contre 64,3 % en 1982).

- des facteurs externes

● une faible augmentation du prix du carburant en francs français compte tenu de la baisse importante du prix en dollars ;

● les effets induits de la reprise économique mondiale. L'évolution du trafic du fret (+ 19 % en 1983) est à cet égard particulièrement significative.

## **2) Les perspectives**

### **a) Un élément de stabilité : le contrat de Plan**

Le 11 octobre 1984, a été signé un nouveau contrat de Plan entre l'Etat et la Compagnie Air France. Il fait suite à ceux conclus en 1978 et 1981. Ce contrat précise les conditions de développement de la Compagnie et les engagements réciproques de la Compagnie et de l'Etat.

Les résultats prévisionnels sont évalués comme suit :

**CONTRAT DE PLAN ETAT-AIR FRANCE**  
**RESULTATS PREVISIONNELS**

(millions de F)	1984	1985	1986
Recettes commerciales	23 590	24 942	26 960
Autres produits	3 805	4 023	4 348
<b>PRODUCTION</b>	<b>27 395</b>	<b>28 965</b>	<b>31 308</b>
Carburant	5 547	5 640	6 148
Autres fournitures extérieures	10 358	11 090	12 170
<b>VALEUR AJOUTEE</b>	<b>11 490</b>	<b>12 235</b>	<b>12 990</b>
Impôts et taxes	- 302	- 326	- 350
Charges de personnel	- 8 308	- 8 794	- 9 280
Compensations et conventions (dont Concorde)	235	231	198
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>3 115</b>	<b>3 346</b>	<b>3 558</b>
Reprises et transferts de charges	171	185	209
Autres produits accessoires	200	240	260
Dotations aux amortissements et provisions (1)	- 2 111	- 2 283	- 2 359
Charges et produits financiers (1)	- 1 080	- 926	- 826
Charges et produits exceptionnels	17	- 66	27
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>312</b>	<b>496</b>	<b>869</b>
Provisions pour aléas	- 235	- 330	- 400
<b>RESULTAT NET APRES ALEAS</b>	<b>+ 77</b>	<b>+ 166</b>	<b>+ 469</b>

(1) Y compris crédit-bail et hors rémunération des avances d'actionnaires.



Pour Air France, l'un des principaux intérêts du contrat est de déterminer les apports de l'Etat -au titre des avances d'actionnaires- sur la période, soit :

Années	Contrat de Plan					
	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Apport (MF courants)	260	165	500	200	150	50

Le contrat prévoit également une répartition 50-50 % des bénéfices de l'exploitation du Concorde.

#### b) Quelques éléments de vulnérabilité

- L'évolution des parités monétaires, dont l'incidence a été examinée dans le détail dans le rapport de l'année dernière, est un facteur décisif des résultats de la Compagnie.

- Les premiers pas -encore timides- de la dérèglementation tarifaire en Europe constituent une menace potentielle non négligeable.

- L'évolution du trafic sur les Antilles n'est pas favorable (- 5,5 % de trafic en 1984 par rapport à 1983). Cette dégradation est liée à des causes largement indépendantes de la politique de la Compagnie. L'augmentation prévisible des tarifs sur l'ensemble des DOM-TOM - augmentation entrevue dans le contrat de Plan- ne devrait que répondre très partiellement à ce problème général.

- La Compagnie doit se préparer au renouvellement de sa flotte à la fin de la décennie. Le contrat définitif entre Air France et Airbus Industrie est en cours de négociation. Le protocole d'accord prévoit la livraison de 25 appareils A 320, qui assureront le remplacement des premiers B 727 livrés à Air France entre 1968 et 1972.

**COMMANDES D'A.320 PAR AIR FRANCE - PREVISIONS**

	<b>Livraisons</b>	<b>Echéancier de paiement (1)</b>
1985 .....		15 MF
1986 .....		110 MF
1987 .....		240 MF
1988 .....	4	1.260 MF
1989 .....	6	1.870 MF
1990 .....	6	1.920 MF
1991 .....	6	1.930 MF
1992 .....	3	1.005 MF
<b>TOTAUX</b> .....	<b>25</b>	<b>8.350 MF</b>

(1) Parité prévisionnelle 1 \$ = 8 F

L'A.320 est un avion conçu par le constructeur pour être piloté par un équipage de deux pilotes.

Les services de l'Aviation civile apportent à ce sujet une réponse précieuse.

« En ce qui concerne le pilotage à deux, déjà pratiqué sur de nombreux types d'avions, son extension à des machines plus importantes mais conçues à cet effet, semble une tendance constante des constructeurs et de nombreuses compagnies dans le monde.

C'est ainsi que certains Airbus A 300, la quasi totalité des Airbus A 310, presque tous les Boeing 757 et 767, sont exploités par les compagnies étrangères avec deux pilotes. En France, après l'introduction du Boeing 737 à Air France, avec un équipage de deux pilotes comme environ un millier d'appareils de ce type dans le monde, l'A 310 reste exploité avec un équipage à trois. »

Le maintien d'un pilotage à trois sur les A 310 d'Air France paraît pouvoir se justifier pour des raisons de circonstances extrêmement particulières.

En revanche, il serait extrêmement dommageable – pour ne pas dire plus – que la France reste à la fin de la décennie le seul des pays du monde où les avions de la nouvelle génération, notamment l'Airbus A 320, soient pilotés par un équipage de trois personnes.

## B. AIR INTER : LA SITUATION EST RESTEE SATISFAISANTE

### 1) Les résultats restent positifs

- Le cap du 10 millionième passager a été franchi à la fin de l'année 1983. Le chiffre d'affaires s'est accru de 16 % (4 675 MF en 1983 contre 4 042 MF en 1982).

- La Compagnie a absorbé le choc dû à la concurrence du T.G.V.

#### Détournement du trafic en cumul

1981	1982	1983	1984
84 000	396 000	810 000	1 100 000

L'effet de la concurrence du T.G.V. pour Air Inter peut être évalué à un investissement égal à 3 Airbus.

La progression moyenne du nombre de passagers transportés n'a été sur la ligne Paris Lyon que de 0,6 % en 1983, contre 12,6 % sur les autres lignes.

- Le bénéfice net après impôt, avant intéressement des salariés, s'est élevé à 40 MF (68 MF en 1982). La marge brute d'autofinancement reste élevée (397 MF soit 8,2 % des recettes en 1982, contre 373 MF soit 8,9 % des recettes en 1982).

- Le ratio d'endettement diminue.

#### ENDETTEMENT AIR INTER

	1981	1982	1983
Volume .....	525 MF	457 MF	393 MF
Charges financières sur emprunt .....	55 MF	48,5 MF	42,5 MF
Ratio autofinancement/dette moyen et long terme .....	1/1,6	1/1,5	1/1,3
Ratio capitaux propres/dette moyen et long terme .....	1,6	2,0	

- Les résultats de l'année 1984 se présentent convenablement.

Nota : la vulnérabilité de la Compagnie aux arrêts de travail de la profession peut être approchée à l'aide de ces deux indications :

- un jour de grève à la SNCF sur la ligne Paris-Lyon représente pour Air Inter 5 000 passagers de plus ;

- la grève des 5 et 6 juillet 1984 du personnel navigant technique a fait perdre à la Compagnie 65 000 passagers soit 18 MF.

## **2) Les perspectives**

a) La tendance à la baisse de la rentabilité se confirme tant en valeur absolue qu'en valeur relative.

L'importante augmentation de l'effectif employé au cours des deux dernières années (passant de 5 889 personnes en 1981 à 6 998 personnes en 1983), et ses effets amplifiés sur la masse salariale, ne paraissent guère de nature à redresser cette tendance. Les tarifs devraient suivre désormais la hausse du niveau général des prix.

b) Comme Air France, la Compagnie Air Inter doit se préparer au renouvellement de sa flotte.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets. La question du pilotage à trois sur le futur Airbus A 320 reste posée. Il serait extrêmement regrettable que les performances de cet avion soient entamées par des rigidités structurelles inadaptées aux défis du moment.

**D'une façon générale, les récents mouvements de défense de la profession de certaines catégories de personnels, déjà privilégiées, ne font que traduire un corporatisme d'une opportunité douteuse et que la commission a vivement déploré.**

## **III - LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE**

### **A. PRESENTATION**

Les crédits affectés à la construction aéronautique, qui sont constitués à près de 90 % d'avances remboursables, représentent en crédits de paiement 43 % du budget de l'Aviation civile et 95 % des autorisations de programme. Ils connaissent une baisse moyenne de l'ordre de 9 % qui masque un important redéploiement des dotations ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après.

Chapitre	Article 1985	Actions	Intitulés	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		CRÉDITS DE PAIEMENT			
				Dotations 1984	Demandées pour 1985	Dotations 1984	Demandés pour 1985		
							Services votés	Membres nouvelles	Total
63-22			<i>Programmes aéronautiques civils. — Etudes et développements</i>						
	13	23	Airbus.....	630.000	206.500	680.000	44.000	186.000	230.000
	15	23	Études et recherches de base.....	132.000	120.000	81.000	43.000	27.000	70.000
	16	23	A 320.....	400.000	640.000	370.000	85.000	483.000	568.000
	17	23	Concorde. — Support en service.....	40.000	28.000	40.000	"	28.000	28.000
	18	23	Falcon 900 (nouveau).....		200.000	"		200.000	200.000
	19	23	ATR 42.....	320.000	103.000	300.000	28.000	76.000	104.000
	21	23	Dauphin.....	23.000	30.000	20.000	3.000	24.000	27.000
	22	23	Écureuil bimoteur.....	16.000	20.000	12.000	4.000	14.000	18.000
	23	23	Super puma.....	"	"	"	"		"
	24	23	Écureuil monomoteur.....	24.000	24.000	20.000	4.000	18.000	22.000
	31	23	CFM 56.....	360.000	420.000	340.000	52.000	328.000	380.000
	32	23	Moteur makila (1.800 CV).....	"	"	"	"		"
	34	23	TM 333.....	52.000	15.000	48.000	4.000	10.000	14.000
	35	23	TM 319.....	18.000	16.000	15.000	3.000	12.000	15.000
	40	23	Investissements dans les établissements d'État.....	25.000	5.000	22.000	"	5.000	5.000
	51	23	Développements technologiques probatoires.....	125.000	100.000	80.000	40.000	12.000	52.000
	52	23	Plan d'action technologique « moteurs civils ».....	50.000	50.000	35.000	3.000	27.000	30.000
	60	23	Équipements de bord.....	60.000	74.000	45.000	37.000	27.000	64.000
	70	23	Aviation légère.....	4.000	8.000	5.000	4.000	3.000	7.000
			Totaux.....	2.279.000	2.059.500	2.113.000	354.000	1.480.000	1.834.000

## B. LA SOCIÉTÉ AEROSPATIALE

### 1) La société doit faire face à une conjoncture très difficile

Toutes activités confondues, les résultats dégagés au cours de l'année 1983 font apparaître une perte de 357,5 millions de francs (le chiffre d'affaires pour l'année 1983 est de 24.025 millions de francs).

L'endettement et les frais financiers ont évolué comme suit :

MF Courants	1982	1983
Endettement auprès des banques et organismes financiers au 31 décembre .....	2.965	6.764
Variation annuelle de l'endettement .....	2.348	3.799
Charges financières .....	325	838

Le nombre d'appareils à queue blanche (en stock) au 30 juin 1984 se monte à 24 A.300 B4 et 8 A.310-200, pesant lourdement sur les comptes de la société (prix moyen par appareil : 350 millions de francs).

Ainsi qu'il avait été dit en 1983, l'élargissement continu de la gamme d'Airbus est à la fois un argument de vente commerciale mais aussi un facteur qui retarde la rentabilité des programmes et qui n'est pas étranger aux difficultés financières de la société.

La baisse des dotations affectées aux Airbus - à l'exception de l'A.320 - est conforme au plan de développement des programmes.

Le remboursement par la SNIAS des avances de l'Etat a évolué comme suit :

(millions de francs courants)

SNIAS	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Cumul depuis l'origine au 31-12-1983
Airbus	37,57	37,31	49,06	93,21	281,35	169,41	254	de 160 à 260	732
Hélicoptères	0	1,61	5,44	4,06	16,17	17,36	15	20	36

## **2) Les perspectives à court terme autorisent un optimisme prudent**

### **a) Le contrat avec la compagnie américaine Pan-Am**

#### **● un enjeu capital**

Il s'agit là d'un enjeu capital qui peut sortir la compagnie du gouffre dans lequel il pourrait être craint qu'elle s'enfonce.

La lettre d'intention porte sur 91 avions :

16 avions en location

- 12 A.300 B4 (prélevés sur les 24 actuellement en stock) ;
- 4 A.310-200 (prélevés sur les 8 en stock).

28 commandes fermes

- 12 A.310-300 livrables en 1986 et 1987
- 16 A.320 livrables après 1988

47 options

- 13 A.310-300
- 34 A.320

soit : 5 milliards de francs pour les seuls avions intérimaires, 1 milliard de dollars pour les 28 commandes fermes et 3 milliards de dollars pour le total du contrat.

#### **● de nombreuses incertitudes**

- Il s'agit tout au plus d'une lettre d'intention. Le contrat définitif, à ce jour (14 novembre 1984), n'est pas encore signé : mais surtout la compagnie américaine se réserve le droit de dénoncer le contrat en fonction de ses résultats propres. Ceux-ci sont encore incertains.

- Le déficit de la Pan-Am, limité en 1983 (50 millions de dollars en 1983 contre 490 millions de dollars en 1982) s'est brutalement aggravé en 1984 (pertes de 120 millions de dollars au premier semestre 1984).

-- La compagnie, pour améliorer ses résultats, a licencié dans un premier temps près de 900 salariés en 1984 ; mais la seconde étape reste la renégociation, en mai 1985, du système de retraite du personnel.

**Ainsi, jusqu'à ce dernier dénouement, la conclusion définitive du contrat Pan-Am reste totalement dépendante d'une situation qui échappe à la France. Le « contrat du siècle » n'est, pour l'instant, tout au plus qu'une grande espérance.**

Il faut cependant reconnaître que cette intention d'achat manifestée par l'une des plus grandes compagnies américaines, qui est aussi la première compagnie mondiale internationale, a un effet d'impact non négligeable.

Le choix manifesté en faveur de l'A.320 (50 au total) est à cet égard tout à fait essentiel. Il pourrait provoquer de nouvelles commandes de la part des compagnies européennes (British Airways et Lufthansa en particulier).

#### **b) L'ATR.42**

● L'ATR 42 est un avion de transport régional de 42 à 49 places, en cours de développement en coopération paritaire entre l'Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia. Le programme de développement se déroule conformément aux prévisions. Le premier vol du prototype a eu lieu le 16 août 1984, et la certification est attendue en septembre 1985.

Le marché d'avions de cette catégorie semble très important (3.000 appareils pour l'ensemble des deux versions d'ici à la fin du siècle). Une hypothèse moyenne de pénétration du marché conduit à envisager la commercialisation de 750 avions (450 versions de base, 300 versions allongées, 54 à 70 sièges).

L'avion fait l'objet à ce jour (15 novembre 1984) de 49 commandes fermes par 12 pays différents, dont 20 auprès de 5 compagnies régionales américaines et 9 auprès de 5 compagnies régionales françaises. La Chine est également intéressée par l'appareil sous réserve d'obtenir des parts de fabrication.

● L'évolution des parités monétaires conforte les perspectives de rentabilité du programme. Il convient cependant de nuancer cette appréciation.

---

Brit Air : 2 ; Air Littoral : 2 ; Air Calédonie : 2 ; Air Guadeloupe : 2 ;  
Air Saint-Pierre (négociation) : 1.



- Dans cette catégorie d'appareils, la concurrence internationale est extrêmement vive. (Dash 8 canadien, CN 235 espagnol, EMB brésilien...).

*- On peut émettre des doutes sur la capacité financière de certaines compagnies régionales de 3<sup>e</sup> niveau qui se sont déclarées intéressées par l'appareil.*

Le coût total de développement du programme a été estimé à 1.170 millions de francs aux conditions économiques de mi-80 pour la version de base, et les constructeurs prévoient un coût supplémentaire de 750 millions de francs pour une version allongée pour laquelle aucune décision n'a encore été prise.

L'Etat participe, sous forme d'avances remboursables, à 75 % des dépenses de développement et d'industrialisation de la part française du programme. Ces dépenses ont été fixées forfaitairement à 800 millions de francs aux conditions économiques de juin 1983.

	A.P.	C.P.
Dotation budgétaire pour 1983 .....	199,5 MF	177 MF
Dotation budgétaire pour 1984 .....	320 MF	300 MF
Crédits demandés pour 1985.....	103 MF	104 MF.

### 3) Les perspectives à moyen terme

Avec le lancement du programme Airbus A.320, les perspectives semblent favorables.

● **Aspect industriel et commercial.** Le 12 mars 1984, a été officialisé le lancement de la version de l'Airbus A. 320 de 150 à 165 places. Il s'agit là d'une mesure de toute première importance, demandée à des nombreuses reprises par votre Commission.

Les participations industrielles au programme A. 320 seront finalement assez proches des participations aux programmes A.300 et A.310. L'éventuel élargissement des participations à de nouveaux constructeurs (italien, canadien, australien...) annoncé en 1983 ne s'est pas confirmé. Les parts respectives devraient être les suivantes :

### Participations au programme Airbus A 320

Aérospatiale .....	33 %
M.B.B. : .....	33 %
B.A. é : .....	27 %
C.A.S.A. : .....	5 %
Belairbus / .....	2 %

Le 15 mai 1984, Airbus Industrie signait avec le consortium IAE un protocole d'accord permettant de proposer à la vente l'A.320 équipé de moteur V.2500, développé par un consortium des principaux motoristes mondiaux. Ainsi l'A.320 pourra-t-il être équipé de 2 moteurs, le moteur franco-américain CFM 56-5 et le moteur V.2500.

L'A. 320 fait l'objet de 67 commandes fermes (dont 16 pour la PANAM) 79 options (dont 34 pour la PANAM), soit près de 150 avions au tout premier développement des programmes. Aucun avion n'a jamais fait l'objet d'un tel engouement, 4 ans avant sa sortie !

#### ● Volet financier

Coût du programme (part française, soit 40 % du coût de développement) 4.800 millions de francs (conditions économiques de 1984) ;

Aide de l'Etat : environ 3.600 millions de francs. L'aide de l'Etat portera sur 75 % des coûts du développement à la charge de l'Aérospatiale, avec une modulation portant cette aide à 85 % en 1984, 1985 et 1986. Le montant exact de cette participation doit être défini à la fin 1984. Les autorisations de programme (ch. 53.22) se montent à 640 millions de francs en 1985 (400 millions de francs en 1984).

#### *C. La Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation (S.N.E.C.M.A.)*

**La SNECMA connaît une remarquable réussite commerciale. Votre Commission déplore cependant que les difficultés financières de la société incombent partiellement à l'attitude hésitante des pouvoirs publics.**

## 1) La SNECMA enregistre d'importants succès commerciaux

La société a réalisé avec succès la première étape de sa pénétration sur le marché des moteurs civils (programme CF 6 et CFM 56 en coopération paritaire avec General Electric).

Cette étape s'est traduite :

- par un doublement du chiffre d'affaires de la société entre 1981 et 1985. L'activité civile atteint désormais un volume sensiblement égal à celui de l'activité militaire. A l'exportation, le chiffre d'affaires civil a dépassé le chiffre d'affaires militaire en 1983 (2.297 MF pour le civil, 1.969 MF pour le militaire).

- ce développement a permis de maintenir un niveau d'emploi important.

	1980	1981	1982	1983	1984
Effectifs .....	11.460	11.928	11.595	12.950	12.933

- Les deux versions CFM 56-2 et CFM 56-3 réalisent des percées significatives :

- remotorisation d'appareils civils (DC 8). 95 commandes de remotorisation ont été reçues pour 16 exploitants différents ;

- remotorisation d'appareils militaires. Le CFM 56-2 permettant d'allonger le rayon d'action, a été choisi pour la remotorisation des quadrimoteurs ravitailleurs américains KC 135, des Awacs saoudiens, du E.6A de l'US Navy...

- motorisation d'appareils civils. Le CFM 56-3 a été choisi pour équiper le biracteur B.737.300 version modernisée du B.737, soit près de 600 moteurs commandés.

L'activité devrait être soutenue en 1985. La production de série de moteurs CFM 56 pourrait atteindre près de 50 moteurs par mois en 1985 (30 en 1983), soit 20 moteurs CFM 56-2 pour les KC 135 et 30 moteurs CFM 56-3 pour les B. 737.300.

**2) Mais les bases de ce succès sont fragiles :** Les perspectives à moyen terme sont moins favorables :

**a) la motorisation de l'Airbus A.320 : l'apparition de nouveaux concurrents.**

Les caractéristiques du CFM.56 lui donnent un avantage substantiel sur son marché sur ses concurrents actuels en termes de consommation de carburant. Pour éviter un monopole à terme de la famille CFM.56 sur ce marché, les principaux motoristes mondiaux ont annoncé au début 1983

qu'ils regrouperaient leurs forces pour lancer un moteur concurrent dans la catégorie des avions de 150 places, le V 2500. La barrière juridique à la création d'un consortium multinational a été levée par le « Department of Justice » américain.

En dépit des incertitudes liées à toute coopération multinationale (regroupant 7 motoristes, Pratt et Whitney aux Etats-Unis, Rolls Royce en Grande-Bretagne, 3 constructeurs japonais, MTU en R.F.A., Fiat en Italie), cette concurrence a amené à réviser le projet de la SNECMA et General Electric. Une nouvelle version du projet initial du CFM 56-4 a été proposée, le CFM 56-5 qui représente un gain en carburant de l'ordre de 6 % par rapport à la version -4.

En dépit de cette amélioration, le V 2500 devrait avoir une consommation inférieure de 5 à 7 % à celle du CFM 56-5.

### **b) Le Plan d'Action technologique.**

Le plan d'action technologique « moteurs civils » (PAT) a été préparé en 1983 dans le but de donner à la SNECMA les capacités technologiques nécessaires pour négocier des coopérations futures sur les moteurs civils de nouvelle génération dans de bonnes conditions.

Ce plan avait été demandé à de nombreuses reprises par votre Commission. 50 millions de francs avaient été inscrits à cet effet dans le budget de 1984.

Cette dotation a été annulée en cours d'année (arrêté du 29 mars 1984). Une nouvelle dotation de 50 millions de francs en autorisations de programme et de 30 millions de francs en crédits de paiement se trouve inscrite au budget de 1985. Compte tenu de l'importance et de la fréquence des annulations, qui, d'une façon générale, affecte les crédits de la construction aéronautique (ch. 53.22) depuis 4 ans, cette annonce ne suffit pas à elle seule à donner à votre Commission un motif de satisfaction.

### **3) La société est dans une situation financière préoccupante, dont les pouvoirs publics sont en partie responsables.**

a) Il résulte du rapport de la Cour des Comptes de 1984 (1) que la dégradation de la situation financière de la société résulte principalement de la croissance massive des besoins de financement adaptés « à une stratégie industrielle légitimement ambitieuse ».

---

(1) Rapport de la Cour des Comptes au président de la République, 1984, pages 205 à 211.

**Endettement et frais financiers de la S.N.E.C.M.A. (millions de francs)**

	1981	1982	1983
Endettement .....	1.072	3.015	4.095
Charges financières .....	62	229	408

- Cette croissance est due à la fois à des causes économiques extérieures (notamment à la situation gravement préoccupante des filiales) et à l'attitude du principal actionnaire de la société : l'Etat.

Le désengagement relatif de l'Etat a touché tant les programmes militaires à partir de 1979 (1) que civils.

● « La part de la contribution de l'Etat sous forme d'avances remboursables a été réduite. (85 % de la phase de certification du CFM 56-2, puis 66 % ou 50 % pour les phases postérieures) ».

● « La SNECMA a entièrement assuré sur ses ressources propres le financement de nouvelles versions (CF 6.32, CF 6.80...), sous sa seule responsabilité et sans concours de l'Etat ».

b) A ces observations de la Cour des comptes, votre Commission ajoute deux commentaires.

● Dans cette phase, déterminante pour la société, et jusqu'en 1983, les apports de l'Etat sous forme d'augmentation de capital ou avances d'actionnaires ont été limités.

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Augmentation de capital ..... ou avances d'actionnaires	56	0	100	75	200	250

(1) Jusqu'en 1979, ces dépenses étaient financées en quasi-totalité par l'Etat. A la demande du ministère de la Défense, la société a participé aux dépenses liées aux programmes M53 et M88. Cette participation a alors été multipliée par 26 en 4 ans, soit 7 millions de francs en 1978, 186 millions de francs en 1982.

● Depuis trois ans, les annulations en cours d'année de crédits affectés à la SMECMA sont systématiques, remettant en cause les objectifs affichés par le gouvernement.

### Crédits affectés à la SNECMA (ch. 53-22)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	Prévus	Annulés	Solde (1)	prévus	annulés	Solde (1)
1982 .....	655	140	515	584	140	444
1983 .....	804	177	602	833	174	634
1984 .....	360	30	330	340	-	340

(1) Après annulations et transferts de crédits au profit d'autres chapitres.

c) En revanche, la société a procédé aux divers remboursements conformément aux dispositions prévues.

### Remboursement des avances remboursables par la S.N.E.C.M.A.

(en millions de francs)

1981	1982	1983	1984	1985
11	17	33	45	72

**Ces divers éléments forment un faisceau d'indices qui tend à montrer que la société a été entravée dans son développement par les hésitations et le désengagement de l'Etat, qui n'a ni rempli son rôle de prêteur, ni correctement assuré son devoir d'actionnaire.**

**Si l'Etat ne voulait pas et ne pouvait pas y mettre d'argent, pourquoi alors ne pas avoir ouvert la société sur l'extérieur, développé l'actionnariat, y compris dans l'entreprise ?**

#### **IV - METEOROLOGIE**

Les principaux projets d'amélioration du service de la météorologie seront poursuivis en 1985, notamment le financement du satellite Meteosat.

Au cours de sa séance du 25 octobre 1984, la Commission a approuvé le rapport et les observations présentées par M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.

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