

N° 85

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1990.

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 1991 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 19

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORT ET MER

III. - Aviation civile

IV. - Météorologie

Rapporteur spécial : M. Marcel FORTIER

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 1593, 1627, 1635 (annexe n°18), 1640 (tome IV) et T.A. 389.
Sénat : 84 (1990-1991).

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
EXAMEN EN COMMISSION	7
AVANT-PROPOS	11
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DES CREDITS	13
I. AVIATION CIVILE	13
A. Présentation générale	13
1. Le budget 1991	13
2. L'exécution du budget 1990	16
B. Principales mesures nouvelles	17
1. Dépenses ordinaires	17
2. Dépenses en capital	18
a) les programmes aéronautiques civils	18
b) les autres dépenses d'équipement	20
II. METEOROLOGIE	21

**DEUXIEME PARTIE : OBSERVATIONS ET PRESENTATION
PAR ACTION 23**

I. LE TRANSPORT AERIEN 23

A. Généralités : données communes aux compagnies françaises 23

1. L'environnement économique 23

a) L'évolution récente de la conjoncture 23

b) Le renforcement de la concurrence 24

2. La déréglementation 26

3. La recomposition du transport aérien français 27

B. Questions financières concernant le transport aérien français 30

1. Le financement des investissements d'Air France 31

a) Le programme d'investissement 31

b) L'autofinancement 33

c) Les cessions d'actifs 35

d) Les autres moyens de financement 36

2. L'Etat 37

II. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE 40

A. présentation générale 40

**1. Observations générales sur les crédits et les avances
remboursables 40**

2. Evolution du marché 41

a) L'industrie aéronautique civile française 41

b) L'industrie aéronautique mondiale 43

B. Aérospatiale 43

1. Principaux résultats 44

a) Evolution de l'activité 44

b) Résultats financiers 45

2. Les relations financières avec l'Etat 46

C. Airbus	48
1. Principaux résultats	48
2. Incidences sur le commerce extérieur	50
D. S.N.E.C.M.A.	51
1. Principaux résultats	51
2. Incidences sur le commerce extérieur	53
3. Les relations financières avec l'Etat	54
4. Perspectives	56
a) La concurrence	56
b) Le GE 90	57
c) L'ouverture à l'Est	58
III. LES AEROPORTS	59
A. Aéroports de Paris	59
B. La taxe de sûreté	59
ARTICLE 90 DU PROJET DE LOI DE FINANCES	63
ANNEXES	65

PRINCIPALES OBSERVATIONS

- La Commission considère que l'évolution générale du budget de l'aviation civile est satisfaisante ;

- La Commission s'inquiète des conditions dans lesquelles pourront être financés les investissements considérables du groupe Air France ;

- La Commission souhaite une ouverture partielle du capital d'Air France aux opérateurs publics et privés, ainsi qu'au personnel de la Compagnie ;

- La Commission enregistre les succès commerciaux incontestables de l'industrie aéronautique française mais s'inquiète des conséquences que pourrait avoir une sous-évaluation durable du dollar. Elle souhaite que soient étudiées au plus vite de nouvelles conditions de facturation ;

- La Commission déplore que, malgré les engagements publics, aucun progrès n'ait été réalisé pour améliorer la perception de la taxe de sûreté et relever les dépenses de sûreté à un niveau correspondant aux recettes attendues.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 17 octobre 1990, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'Aviation civile pour 1991 (Equipement, Logement, Transports et Mer : III. Aviation civile) et de la Météorologie (Equipement, Logement, Transports et Mer : IV. Météorologie).

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

Un large débat a suivi cet exposé.

M. Henri Goetschy a souhaité que la desserte ferroviaire des aéroports parisiens soit améliorée.

M. André-Georges Voisin s'est réjoui de l'arrivée du T.G.V. à Roissy-Charles-de-Gaulle en 1994. Il a également fait part des difficultés techniques et financières empêchant pour le moment l'ouverture de l'aérodrome de Tours en fin de soirée et a souhaité que les contrôleurs aériens militaires puissent être pris en charge par le budget de l'aviation civile pour débloquer cette situation.

Mme Maryse Bergé-Lavigne s'est félicitée de la décentralisation des services d'Air Inter à Toulouse et de l'inauguration de l'usine Clément-Ader de montage et d'assemblage des Airbus A 330 et A 340.

M. Paul Caron a relevé les liens entre l'aménagement du territoire et l'aviation civile et a souhaité connaître le montant total des engagements financiers de l'Etat prévus dans ce domaine depuis quelques années.

M. Ernest Cartigny s'est interrogé sur la formation des pilotes et les conséquences de la suppression des ventes hors taxes dans les aéroports.

M. Maurice Blin a demandé des précisions sur les conséquences de la crise du Golfe et de l'évolution du dollar sur les remboursements des avances et les demandes ultérieures des sociétés.

M. Roger Chinaud, rapporteur général, a souhaité qu'une analyse de l'évolution des dépenses et des recettes de sûreté figure dans le rapport écrit.

M. Christian Poncelet, président, a demandé des précisions sur les projets d'Air France concernant les ventes d'avions et les initiatives du Gouvernement allemand visant à développer les ventes d'Airbus en écus.

En réponse aux intervenants, **M. Marcel Fortier**, Rapporteur spécial, a indiqué :

- que le "VAL " prévu pour la liaison avec Orly serait mis en service à la fin de 1991, ce qui ne supprimera pas, toutefois, la rupture de charge. En revanche, la liaison avec Charles-de-Gaulle devrait être sensiblement améliorée en 1994, la construction d'une gare S.N.C.F. assurant la liaison intermodale entre le T.G.V. et l'aéroport ;

- que la création de l'usine Clément-Ader permettait une répartition des tâches satisfaisante entre Hambourg et Toulouse ;

- que l'évolution moyenne des crédits de formation aéronautique recouvrait une baisse de l'aide aux aéroclubs mais une augmentation de l'action directe permettant la formation de 180 pilotes ;

- que la crise du Golfe avait d'ores et déjà entraîné une augmentation des tarifs décidée au niveau international (entre 5 et 8 %), encore trop faible ; cette crise aura également des conséquences sur les assurances et les routes suivies par les compagnies ;

- que la société Boeing gagnait jusqu'en 1987, sur la vente de chaque 747, une marge équivalente au prix d'un Airbus A 320.

Le rapporteur spécial s'est par ailleurs engagé à préciser les dépenses et les recettes de la taxe de sûreté. Il a toutefois indiqué que l'écart entre recettes prévisionnelles et recettes effectives pouvait être lié au mode de recouvrement de la taxe de sûreté qui est actuellement perçue en même temps que la T.V.A.

Il a enfin indiqué à **M. Christian Poncelet**, président, que selon une information de presse, l'accord de garantie de change à **M.B.B.** coûtait 200 millions de D.M. au Gouvernement allemand, ce qui incitait certainement à proposer une modification de la monnaie de facturation des Airbus vendus aux compagnies européennes. La vente en écus, de préférence à la vente en dollars, pourrait être recherchée, sous réserve de l'existence d'une demande réelle de la part des compagnies acheteuses qui doivent conserver la maîtrise de leur contrat.

A l'issue de ce débat, **M. Christian Poncelet**, président, et **M. Roger Chinaud**, rapporteur général, ont fait part des difficultés qu'ils rencontraient pour obtenir des réponses d'Air France aux différents questionnaires de la commission des finances. Tout en soulignant qu'il n'y avait pas de lien financier entre la compagnie nationale et le budget de l'aviation civile, ils ont souhaité que la commission intervienne pour faire respecter les droits du Parlement.

En conséquence, les crédits du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (III - Aviation civile et IV - Météorologie) ont été réservés.

Réunie le 20 novembre 1990, sous la présidence de **M. Christian Poncelet**, Président, la Commission a de nouveau examiné les crédits du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (III Aviation civile et IV Météorologie).

Sur proposition du Rapporteur spécial, la Commission a décidé d'adopter les crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'aviation civile est une activité cyclique. Tout indique que le retournement du cycle s'approche et que la crise du Golfe l'accélère.

1989 a été pour l'ensemble de la construction aéronautique un "millésime exceptionnel". 1793 avions de transport à réaction ont été commandés pour un montant de 80 milliards de dollars. Votre commission avait l'habitude de rappeler que le marché de la construction aéronautique civile est considérable, de l'ordre d'un avion par jour pendant vingt ans, mais nul ne pouvait se douter que la pression se ferait si forte. Le recul est par conséquent inévitable.

Pour le transport aérien, des orientations stratégiques ont été prises, notamment en France avec, en début d'année, le rachat d'U.T.A. par Air France, qui lui donne ainsi la maîtrise de la compagnie intérieure Air Inter. D'autres orientations se font attendre, et les décisions capitales de la Communauté européenne en matière de cabotage restent à préciser.

L'industrie des moteurs voit se profiler le marché d'Europe orientale, tandis que le moteur à hélices contrarotatives, présenté en son temps comme une révolution technologique, marque le pas, faute de perspectives commerciales.

La crise du Golfe devrait rapidement faire sentir ses conséquences sur un marché si tendu et déroutant. Déjà les compagnies enregistrent des pertes ; la réaction des sociétés de leasing qui ont un rôle capital (excessif ?) dans les commandes d'avions sera essentielle dans les prochaines années.

Pour tous, le prix du carburant déterminera les résultats et les stratégies ; de surcroît, pour l'industrie française, le taux de change du dollar risque de déterminer les réussites ou les déconvenues.

PREMIERE PARTIE

PRESENTATION DES CREDITS

I. AVIATION CIVILE

A. PRESENTATION GENERALE

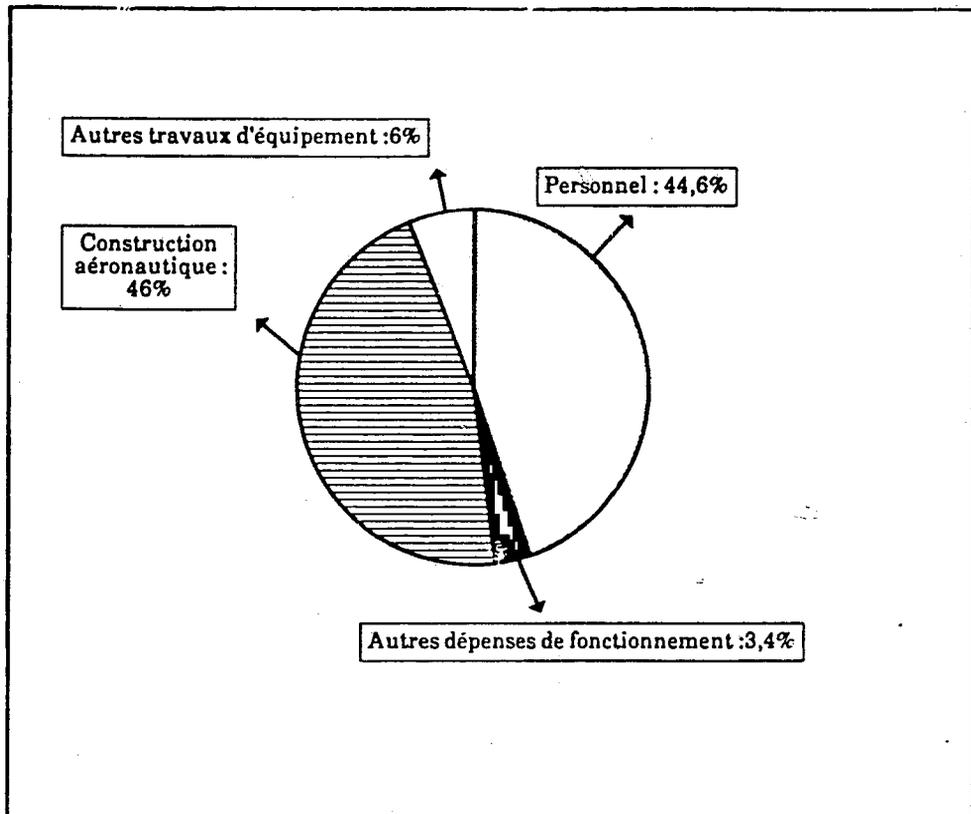
1. Le budget pour 1991

Le budget de l'Aviation civile, soit **5.965 millions de francs**, représente **9,2 %** du budget total de l'équipement, du logement, des transports et de la mer qui se monte à **65 milliards de francs**. Il est en augmentation de **5,7 %**

Cette augmentation est répartie de façon équilibrée entre les dépenses de fonctionnement, sous l'effet des créations d'emplois et des revalorisations indemnitaires de la navigation aérienne, et les dépenses en capital, en raison de la poursuite ou du lancement d'importants programmes aéronautiques (Airbus A.330/340, GE 90...).

Les crédits sont détaillés selon la nomenclature budgétaire, par nature et par action, dans les tableaux ci-après en annexe. Ils se présentent de façon simplifiée comme suit.

Répartition du budget de l'aviation civile : 1991



Budget de l'aviation civile
Répartition simplifiée

Postes	Montant	Part dans le total
- Personnel	2.663 MF	44,6 %
- Autres dépenses de fonctionnement	204 MF	3,4 %
- Construction aéronautique	2.745 MF	46 %
- Autres travaux d'équipement (bases aériennes, soufflerie...)	353 MF	6 %
TOTAL	5.964 MF	100 %

**Budget de l'Aviation civile 1991
Présentation par nature de crédit**

CREDITS	Montant des crédits (MF)		Part dans le total (1991)	Variation 1991/1990
	1990	1991		
- Dépenses ordinaires				
Moyens de fonctionnement dont personnel	2.678,9 (2.520)	2.859,3 (2.663)	47,9 % (44,6 %)	+ 6,7 % (+ 5,7 %)
Interventions (subventions au transport aérien)	12,6	9	0,15 %	- 28,6 %
Total dépenses ordinaires	2.691,5	2.868,3	48,1 %	+ 6,4 %
- Dépenses en capital (aides à la construction aéronautique)				
Crédits de paiement	2.950	3.097	51,9 %	+ 5 %
Autorisations de programme	(3.158,7)	3.234,3	(100 %)	+ 2,4 %
TOTAL (dépenses ordinaires + crédits de paiement)	5.641,5	5.965,3	100 %	+ 5,7 %

**Budget de l'Aviation civile 1991
Présentation par action**

ACTIONS	Montant des crédits (MF)		Part dans le total des crédits	Variation 1991/1990
	pour 1990	pour 1991		
22. Transport aérien	0,1	0,1		
23. Construction aéronautique	2.700,6	2.807,7	47,1 %	+ 4 %
24. Navigation aérienne (circulation en route)	1.335,1	1.453,7	24,3 %	+ 13,2 %
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	238,3	284,6	4,8 %	+ 19,4 %
26. Formation aéronautique	207,6	220,8	3,7 %	+ 6,4 %
60. Administration générale	1.159,7	1.198,3	20,1 %	+ 3,3 %
TOTAL AVIATION CIVILE	5.640,5	5.965	100 %	+ 5,7%

2. L'exécution du budget pour 1990

L'exécution du budget pour 1990 ne pose aucune difficulté particulière et n'appelle pas d'observation majeure.

• La modification des crédits

Dans le cadre de la politique de régulation des dépenses publiques, il a été procédé, en début d'année (arrêté du 30 mars 1990), à une annulation de crédits de 2 % des autorisations de programme ouvertes par la loi de finances pour 1990 et des crédits de paiement correspondants et de 2 % des crédits de fonctionnement et d'intervention à l'exception des crédits de recherche.

En ce qui concerne l'aviation civile, l'annulation s'est élevée à 6,39 millions de francs en autorisations de programme et 5,61 millions de francs en crédits de paiement, elle porte pour l'essentiel sur les avances remboursables. En revanche, le collectif 1990 prévoit une majoration de crédits de 7.6 milliards de francs en remboursement des avances consenties par certaines chambres de commerce aux concessions aéroportuaires.

• La consommation des crédits

Les taux de consommation des crédits sont réguliers à l'exception de trois chapitres qui connaissent une exécution particulière, et parfois paradoxale.

	Crédits votés (MF)	Consom- mation à 5 mois	Taux de consom- mation
- Rémunération des personnels	1.085	353	32 %
- Programmes aéronautiques civils	2.623	5	0,2 %
- Bases aériennes	170	261	153 %

Ces écarts, parfois considérables, sont cependant normaux. La sous-consommation des crédits de rémunération est liée aux postes vacants non pourvus (recrutements dans la navigation aérienne et instructeurs pilotes dans les centres du SFACT). La sous-consommation des crédits de construction aéronautique est classique. Les avances remboursables sont transférées au ministère de la

défense, ministère de tutelle des entreprises concernées (Aérospatiale, Snecma), à sa demande, en fin d'année.

Il convient toutefois de s'interroger sur ces pratiques, générant une trésorerie au profit de l'Etat dont les sociétés concernées pourraient, elles aussi, avoir besoin.

La sur-consommation des crédits des bases aériennes, est liée à l'importance des fonds de concours, et des travaux financés directement par les sociétés locales ou chambres de commerce.

B. MESURES NOUVELLES

1. Dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires se montent à 2.868 millions de francs, soit 48 % du budget. Elles augmentent de 177 millions de francs, soit + 6,6 % par rapport à 1990. Cette progression est le résultat de quatre effets principaux :

. l'incidence des diverses mesures de revalorisation des rémunérations et des indemnités, compte tenu de l'importance des effectifs (10.092 personnes en 1990), et 3,4 millions de francs liés au protocole "fonction publique" ;

. l'application de mesures spécifiques liées au nouveau statut des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne et des ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne (4,9 millions de francs). (Protocole du 13 juillet 1989).

. les créations (164) d'emploi résultant notamment des protocoles d'accord appliqués aux services de la navigation aérienne et à la mise en oeuvre du protocole du 4 octobre 1988 ;

. diverses mesures de gestion permettant la réalisation du plan de formation de 180 pilotes dans les centres du SFACT (création de trois postes de pilotes instructeurs et abondement des dotations de fonctionnement) ainsi que la participation du ministère aux opérations internationales (4 millions de francs au titre de la participation du salon aéronautique du Bourget).

En revanche, les subventions sont en diminution sensible (- 28 %). Cette baisse affecte principalement les aéroclubs qui recevront cette année moins de 9 millions de francs, soit la dotation la

plus faible des dix dernières années. Cette baisse traduit l'échec relatif des initiatives du Sénat dans ce domaine.

2. Dépenses en capital

Les dépenses en capital se montant à 3.097 millions de francs (en crédits de paiement). Elles augmentent de 147 millions de francs, soit + 5 %. Ces dépenses se répartissent en différents volets inégaux : les crédits, affectés aux programmes de construction aéronautique sous la forme d'avances remboursables, forment 90 % du total. Le solde étant affecté aux autres dépenses (bases aériennes, subventions...).

a) Les programmes aéronautiques civils

Le chapitre 53.22 est l'épine dorsale du budget : 2.726,7 millions de francs en crédits de paiement, soit 45,7 % du total, 2.833 millions de francs en autorisations de programme, soit 88 % du total. Ces crédits progressent modérément : + 3,9 % en crédits de paiement, + 0,9 % en autorisations de programme. Leur répartition est cependant profondément modifiée.

• Les programmes antérieurs restent soutenus en fonction de leur rythme de développement propre. Ainsi, il s'agit pour les avions de la gamme Airbus :

- de la montée en puissance du programme Airbus A.330-A.340, l'A.330 est un moyen/long courrier bimoteur. L'A.340 est un très long courrier quadrimoteur qui sera mis en service en 1992. 1.439 millions de francs d'autorisations de programme sont affectés à ce programme. Le soutien de l'Etat est de 60 % des dépenses de l'industriel.

- de l'achèvement normal du programme Airbus A.320 bi-réacteur court/moyen courrier de 150 places (2 millions de francs d'autorisations de programme). L'aide de l'Etat s'élève à 75 % des dépenses d'Aérospatiale.

- de la poursuite d'un programme d'équipement de bord destiné aux Airbus long courrier, (trains d'atterrissage, régulation d'air...). 164 millions sont affectés à ce titre.

Pour les moteurs, il s'agit de la poursuite du programme CFM 56, mené en coopération paritaire avec General Electric. Il s'agit du CFM 56-5 A1 qui équipe les A.320 et du CFM 56-5C2 destiné à l'A.340. Le soutien de l'État s'élève respectivement à 75 % et 65 % des dépenses de la SNECMA. 344 millions de francs sont affectés à ce titre.

• Des programmes nouveaux apparaissent et des programmes anciens cessent d'être soutenus. Il s'agit :

- de l'extinction du soutien au programme THR, turboréacteur à hélices rapides, en raison de l'absence de perspectives commerciales, au moins jusqu'en 1990. La remontée du prix du carburant pourrait toutefois modifier ces prévisions.

- du soutien nouveau au très gros moteur GE 90, réalisé par General Electric, avec une participation de la SNECMA de 25 %. 448 millions de francs sont affectés à ce titre.

- du soutien nouveau apporté au FALCON 2000, réalisé par la société Dassault. 87 millions de francs sont affectés à ce titre.

- du soutien nouveau apporté au moteur d'hélicoptère Ariel 2. (25 millions de francs).

Tableau récapitulatif des principaux programmes de construction aéronautique (avances remboursables)

PROGRAMMES	Autorisations de programme (MF)		% dans le total des crédits	Variation par rapport à 1990
	1990	1991		
Ensemble construction aéronautique	2.808	2.833	100 %	+ 0,9 %
Airbus A.320	51	2		- 96 %
Airbus A.330 et A.340	1.313	1.439	50,8 %	+ 9,6 %
Equipement de bord	134	164	5,8 %	+ 22,4 %
CFM 56-5	841	344	12,2 %	- 59 %
Moteurs Propfan-THR	22	0		- 100 %
Gros moteur GE 90	0	0	15,8 %	nouveau
Plan d'action technologique	96	43	1,5 %	- 55 %
Falcon 2000		87	3,1 %	nouveau
Ariel 2		25	0,9 %	nouveau

b) Les autres dépenses d'équipement

• Les équipements des bases aériennes

Les crédits progressent fortement (+ 28 % en crédits de paiement, à 218 millions de francs, + 17 % en autorisations de programme à 242 millions de francs). L'essentiel de la majoration est affectée aux travaux de sûreté, soit 123 millions de francs au total en autorisations.

Ces crédits ont pour objet :

- d'une part, poursuivre le programme de sûreté sur les aéroports, grâce notamment au produit de la taxe de sûreté dont les taux ont été doublés en 1990 en dépit des difficultés de recouvrement constatés par la Commission des finances du Sénat ;

- d'autre part, de maintenir et poursuivre la réalisation du patrimoine aéroportuaire. Ainsi, sont prévus la réalisation de nouvelles pistes à Louvigny et Lyon, l'allongement de pistes à Clermont-Ferrand, Toulon et Hyères. Les opérations résultant d'engagements antérieurs de l'Etat sont également poursuivies (aéroport régional de Lorraine : 21 millions de francs).

• Les subventions aux dépenses de recherche : 116 millions de francs au total en autorisations de programme, soit + 15 % par rapport à 1990.

Le poste principal est la réalisation d'une soufflerie transonique européenne (E.T.W.). Cet équipement, décidé en avril 1988, permet de réaliser des simulations correspondant aux conditions de vol des avions de transport civils et des avions de combat modernes. Pour la part civile, 64 millions de francs sont prévus à ce titre en 1990.

II. METEOROLOGIE

Le projet de budget s'établit comme suit :

Crédits de la Météorologie en 1991

Crédits	Montant (MF)		Part dans le total 1991	Evolution 1991/1990
	1990	1991		
Moyens des services : D.O.	672,3	722,5	81,8 %	+ 7,4 %
Investissement : C.P. (A.P.)	131,5 (129,5)	129 (130,5)	16,3 %	- 1,9 % (+ 0,8 %)
TOTAL (D.O. + C.P.)	803,8	851,5	100 %	+ 5,9 %

Les crédits de la météorologie se montent à 851,5 millions de francs, en augmentation de 5,9 %. Cette augmentation résulte pour l'essentiel :

- de mesures touchant le personnel :

. application du protocole d'accord du 13 juillet 1989 qui se traduit par divers repyramidages et reclassification (+ 4,89 millions de francs au total) ;

. application du protocole fonction publique (+ 1,05 million de francs) ;

- de mesures touchant le fonctionnement (PTT, informatique) ;

- de mesures touchant l'investissement : observation dans les DOM-TOM (2 millions de francs), regroupement des services à Aix-en-Provence (2 millions de francs), et surtout participation du satellite météorologique européen METEOSAT (93 millions de francs).

DEUXIEME PARTIE

OBSERVATIONS ET PRESENTATION PAR ACTION

I. LE TRANSPORT AERIEN

A. GENERALITES : DONNEES COMMUNES AUX COMPAGNIES FRANCAISES

Le transport aérien français est entré dans une phase de profonde transformation. La période actuelle apparaît comme une sorte de veillée d'armes avant l'échéance de 1993.

1. L'environnement économique

a) L'évolution récente de la conjoncture

La situation économique de l'industrie du transport aérien s'annonçait fragile avant même les événements du golfe. Les résultats 1989 marquaient déjà la fin de l'optimisme qui prévalait jusqu'à 1988. En 1989, les facteurs de cette dégradation générale résidaient moins dans l'évolution du trafic, ou de la recette unitaire, que dans celle des coûts, liés à la hausse du prix du carburant, la hausse des coûts salariaux, le poids des actions de formation, l'incidence de l'effort exceptionnel en matière d'investissement et, enfin, les surcoût liés à la congestion aérienne.

En 1989, Air France avait échappé à cette dégradation. Les résultats, quoique très en retrait par rapport à 1988, étaient restés positifs. Pratiquement toutes les compagnies avaient

enregistré une dégradation de leur rentabilité (à l'exception notable de British Airways).

1990 confirme les inquiétudes de 1989.

Avec un décalage de un an par rapport à la conjoncture mondiale, le ralentissement se fait sentir sur la compagnie française.

Ce phénomène est général. Quand elle existe, la hausse du trafic est insuffisante pour compenser celle des coûts et la dégradation des résultats.

La compagnie Air France aurait enregistré une perte de 170 millions de francs au premier semestre 1990. La perte de Lufthansa se montera à 300 millions de francs. Les autres compagnies européennes connaîtraient elle-aussi une hausse des résultats, qui demeurerait toutefois positifs (British Airways, Suissair). Il convient toutefois d'être prudent dans cette appréciation dans la mesure où les procédures de gestion des flottes (lease back) peuvent directement influencer sur les résultats comptables des compagnies.

Ces résultats intermédiaires sont antérieurs à la crise du golfe, dont les effets sont nombreux, avec, d'une part, un effet quantitatif (diminution de la croissance du trafic, diminution du trafic direct sur la région et du trafic indirect par la 6^e liberté - Golfe - France - Etats-Unis) et, d'autre part, un effet prix (carburant, hausse des assurances, allongement des rentes...)

En France, la hausse des tarifs intervenue en octobre compense seulement la majoration du coût des assurances.

b) Le renforcement de la concurrence.

La libération des services intercommunautaires est d'ores et déjà entamée, et définie par le Conseil des Ministres des transports des douze Etats de la communauté (voir ci-après). Cette concurrence intereuropéenne est aujourd'hui sérieusement doublée par une concurrence internationale de plus en plus nette. Le phénomène est ancien sur le marché de l'Atlantique Nord, et commence à faire sentir ses effets (voir ci-dessous). Un phénomène analogue se dessine sur les relations Europe-Extrême-Orient et les concurrents de la JAL commencent à s'implanter.

Il peut être intéressant de détailler l'incidence de cette concurrence sur un marché particulier -le marché transatlantique- sur lequel la compagnie Air France est en concurrence à la fois avec les compagnies américaines et les autres compagnies européennes.

Les vols réguliers transatlantiques représentent 1.763 allers et retours hebdomadaires, soit 504 traversées quotidiennes (auxquels il faudrait ajouter 5 à 10 % de charters), soit une augmentation de 8,4 % par rapport à 1989.

La France n'occupe que 12,8 % du trafic transatlantique.

En effet, les aéroports britanniques et allemands sont en concurrence directe avec les aéroports français sur ce marché.

Nombre d'allers et retours hebdomadaires	été 1990	été 1989	évolution en %
France	227	195	+ 16,4
Grande-Bretagne, Irlande	570	547	+ 4,2
Allemagne, Autriche	337	275	+ 22,5

D'autre part, la concurrence avec les compagnies américaines s'est beaucoup accélérée. On constate que dans un contexte d'expansion globale, le pavillon américain continue d'améliorer sa position grâce essentiellement à l'arrivée de nouveaux transporteurs. La part américaine est ainsi passée entre 1987 et 1989 de 66 % à 69 % en offre et de 62 % à 66 % en trafic.

Les premières indications pour 1990 traduisent une nouvelle baisse de parts de marché d'Air France par rapport aux compagnies américaines, du fait de la politique volontariste de croissance de l'offre menée par ces compagnies : trois nouvelles compagnies américaines ont ainsi ouvert des lignes vers la France en 1990.

Trafic France-Etats-Unis

	1987		1988		1989	
	Volume	Pourcentage	Volume	Pourcentage	Volume	Pourcentage
France	695.000	37,6 %	775.000	37,1 %	842.000	34,4 %
Etats-Unis	1.151.000	62,4 %	1.314.000	62,9 %	1.602.000	65,6 %
Total	1.846.000	100 %	2.090.000	100 %	2.445.000	100 %

2. La déréglementation

Le 18 juin 1990, le conseil des ministres des Transports a adopté la seconde étape de libéralisation, applicable du 1er novembre 1990 jusqu'au 31 décembre 1992.

Trois points doivent être précisés.

- Le contenu des mesures de libéralisation

L'essentiel concerne les modulations de prix et l'évolution du partage des capacités offertes par les transporteurs sur une même ligne. Le régime prévu par cette seconde étape est transitoire. Dès 1993, devraient intervenir deux modifications supplémentaires : la pleine liberté en matière de capacité d'une part (les compagnies seront libres d'offrir sur une liaison intercommunautaire autant de vols et de sièges qu'elles voudront). La règle de la double désapprobation tarifaire d'autre part (les tarifs proposés par une compagnie s'appliqueront sauf si les deux Etats concernés s'y opposent).

Le détail des mesures est donné en annexe (voir annexe 2).

- La politique extérieure commune

Ce dossier, capital pour l'avenir du transport aérien européen, reste dans sa phase initiale. Votre Commission des finances ne peut que reformuler ses craintes et son attente. La Commission des Communautés entend jouer un rôle prépondérant dans les négociations avec les pays tiers. Il est envisagé de créer une zone de cabotage communautaire dont les premières conséquences seront d'interdire à tout Etat membre d'octroyer de nouveaux droits et 5^e liberté intracommunautaire à des Etats tiers.

- Le cabotage intérieur

A la demande de la France, le conseil des ministres du 4 décembre 1989 a remis à 1993 cette question du cabotage.

Le marché domestique français, avec 21 millions de passagers transportés, représente le quart des trafics domestiques de la communauté. Il devrait donc intéresser les compagnies étrangères de la C.E.E. En dépit des positions particulièrement fortes (expérience, créneaux horaires...), les compagnies françaises ont par conséquent le plus "à perdre" de l'accès des compagnies européennes

au marché intérieur français. Une telle réticence, pour être compréhensive, est pourtant suspecte :

- elle omet l'intérêt des usagers qui, au moment des grèves des personnels d'Air Inter, ont subi directement les conséquences du monopole de la compagnie ;

- elle est excessive compte tenu des possibilités réelles ouvertes aux compagnies extérieures, en raison des créneaux horaires déjà occupés par les compagnies françaises et du manque d'élasticité ;

- elle néglige l'intérêt d'Air Inter qui, particulièrement formé à ce genre de trafic, peut obtenir des résultats positifs sur d'autres marchés ;

- elle repousse inutilement une réflexion, qui doit être centrale, sur l'avenir du transport aérien régional. La concurrence qui s'exercera nécessairement sur les lignes les plus profitables, pourrait entraîner la fermeture de lignes régionales déficitaires.

Votre commission souhaite qu'une véritable réflexion s'engage, sur ces questions avec la participation de toutes les parties concernées, y compris les compagnies, usagers, collectivités locales.

3. La recomposition du transport aérien français

La libéralisation des services de transport aérien a été la tendance dominante des dernières années. Elle s'est accompagnée en 1989-1990 d'une tendance au regroupement des firmes avec des concentrations et alliances entre compagnies au sein ou hors du cadre national, à la fois conséquence de la concurrence, et mesure de prévention pour en limiter les effets.

Ce mouvement se constate à tous les niveaux.

• La constitution du groupe Air France

La constitution du groupe Air France, organisée autour des compagnies Air France, Air Inter, U.T.A. est le point central de cette évolution.

Selon le ministère, *"la prise de participation majoritaire d'Air France dans U.T.A., rendue possible par le fait que le groupe Chargeurs S.A. était vendeur de sa filiale de transport aérien, a eu pour objectif de permettre à la France de se doter des moyens nécessaires pour affronter les grands groupes aériens européens et*

mondiaux, à la veille de l'ouverture du grand marché unique européen en 1993. Avant cette opération, la France était le seul pays de la communauté européenne où les réseaux domestiques et internationaux étaient déconnectés. Le rapprochement intervenu entre Air France, U.T.A. et Air Inter permet de supprimer ces handicaps en constituant un groupe homogène. Il permettra de créer des synergies, de réaliser des économies d'échelle et d'articuler le marché national sur le marché international".

• La coopération entre les compagnies nationales

Il convient de rappeler que les statuts actuels d'Air Inter assignent un cadre géographique précis à son activité. Ainsi l'article 2 (titre 1) précise que celle-ci s'applique "exclusivement à l'intérieur du territoire français métropolitain".

Dans le cadre de l'organisation du groupe Air France, le Président Attali a indiqué, dès le 18 avril 1990, que l'évolution du contexte concurrentiel européen rendrait souhaitable dans l'avenir la sortie hors de l'hexagone d'Air Inter sous son propre pavillon pour permettre au Groupe et aux ailes françaises de défendre et développer leurs positions.

A ce jour, cependant, aucune modification n'a été apportée aux statuts d'Air Inter et l'utilisation d'avions d'Air Inter sur certaines liaisons européennes se fait sous numéros de vol Air France dans le cadre de l'accord concernant les "dessertes croisées".

La constitution du groupe Air France ne remet pas en cause l'accord de coopération entre Air France et Air Inter qui, dès 1989, avait pour but de créer des complémentarités ou un meilleur partage des trafics. L'accord signé le 16 mars 1989 pour une durée de trois ans constitue un accord de coopération pour les dessertes croisées. Air France dessert six nouveaux vols intérieurs (Bordeaux, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Toulouse), Air Inter, réalisait jusqu'en 1990 sept vols internationaux (Londres, Madrid, Ibiza, Lisbonne, Rome, Venis, Athènes).

Les premiers résultats sont globalement modestes, même si la desserte de certaines lignes apparaissent satisfaisantes (Paris-Ibiza). Pour Air Inter, les taux de remplissage sont médiocres (44 % en moyenne en 1990). Air France a un résultat déficitaire de 70 MF sur les vols domestiques qu'elle exploite. Il convient toutefois de rappeler, d'une part, que ces vols sont encore dans une phase d'apprentissage et, d'autre part, les résultats ne tiennent pas compte des recettes générées par le trafic de correspondance.

- La coopération internationale

En complément de son action extérieure, Air France développe également des actions de coopération internationale. Citons pour l'essentiel les accords avec :

- . Lufthansa (Allemagne). L'accord signé le 15 septembre 1989 porte sur la formation de pilotes, le commissariat aérien, le traitement informatique et la coopération en escale. Il avait été précédé d'un accord sur la desserte de Berlin par une filiale commune EuroBerlin France.

- . Austrian Airlines (Autriche). Accord signé en juillet 1989 accompagné d'une prise de participation de 1,5 % du capital de la société autrichienne.

- . Alitalia (Italie). Il n'y a pas d'accord spécifique mais des actions de coopération et des échanges techniques.

- . US Air (Etats-Unis). L'accord signé le 22 septembre est un accord commercial qui prévoit l'octroi de blocs sièges réciproques et des facilités de correspondance..

- Le grand brassage des compagnies de troisième niveau et des compagnies charter

Compagnies régionales et compagnies de vols à la demande jouent un rôle non négligeable dans le transport aérien français.

En dépit des nouvelles créations de sociétés, témoins de la vitalité du secteur, il semble que ce dernier soit entré dans une phase de restructuration qui ne fait que commencer.

- Les compagnies de troisième niveau représentent : 3 millions de passagers, 185 lignes, 150 avions, 2.900 millions de chiffres d'affaires (dont les 3/4 sur le transport aérien).

Elles jouent un rôle important tant pour l'utilisateur, que pour les compagnies nationales, puisque 55 % de passagers ont été transportés pour le compte d'Air France et Air Inter.

Le secteur reste fragile sur le plan financier : le coefficient de remplissage est faible, les coûts en personnels sont élevés. Les subventions reçues dans le cadre de conventions signées avec les collectivités et organismes consulaires locaux ne sont pas négligeables (70 millions de francs soit 7 % du chiffre d'affaires), le résultat net global est faible : + 60 millions de francs.

En dépit de difficultés, le monde du transport aérien de troisième niveau reste très actif : quatre compagnies ont été créées. 17 lignes ont été ouvertes depuis le 1er janvier 1990.

1990 pourrait voir toutefois le début d'une phase importante de restructuration avec, d'une part, des regroupements, d'autre part, la confirmation de la dépendance économique à l'égard des grandes compagnies. D'ores et déjà, certaines compagnies réalisent plus de la moitié de leur chiffre d'affaires transport au travers de contrats d'affrètement pour le compte du groupe Air France.

La participation de 35 % d'Air France dans le capital de TAT, à la fin 1989 aurait pu être suivie par d'autres opérations semblables. L'accord du 30 septembre 1990 entre Air France et la Commission des Communautés a toutefois imposé un désengagement de la compagnie Air France dans le capital de TAT.

Un mouvement similaire peut être constaté avec les compagnies françaises de transport à la demande.

7 compagnies charter ont transporté 133.000 passagers en 1989 : deux nouvelles compagnies ont été créées en 1990. Le chiffre d'affaires global atteint 5 millions de francs. Cependant, la plupart des compagnies ont fait des pertes d'exploitation.

Là encore, des regroupements financiers entamés en 1989 avec la participation de 50 % du capital de Minerve par le Club Méditerranée, vont certainement s'accélérer en 1990-1991.

B. QUESTIONS FINANCIERES CONCERNANT LE TRANSPORT AERIEN

Plutôt que dresser un panorama des différentes compagnies, de moins en moins justifié dès lors qu'elles appartiennent à un même groupe, votre Commission préfère se concentrer sur quelques questions d'ordre financier, touchant principalement la compagnie Air France.

1. Le financement des investissements

a) Le programme d'investissement

- Les investissements aériens

La compagnie a entamé un programme de renouvellement et d'augmentation de sa flotte très ambitieux. En un an (juillet 1989-juillet 1990) la compagnie a reçu 9 appareils neufs. Ce rythme devrait se poursuivre : plus de 50 appareils neufs en 5 ans.

Perspectives de renouvellement de la flotte Air France

	1990	1991	1992	1993	1994
A.320	5 A.320	8 A.320	3 A.320		
A.310	1 A.310			2 A.310	
A.340					2 A.340
B.737		4 B.737	5 B.737	4 B.737	3 B.737
B.747		5 B.747	5 B.747	3 B.747	2 B.747
B.747 cargo	1 B.747 cargo	1 B.747 c		1 B.747 c	1 B.747 c
TOTAL tous appareils	7	18	13	10	8

- Les autres opérations

Les investissements avions ne représentent qu'entre 40 et 55 % du volume total à financer. Outre les investissements au sol, les remboursements de dettes financières, les prises de participation représentent des volumes considérables. Celles-ci s'établissent comme suit :

1989 :	TAT :	241 MF
	Euroberlin :	46 MF
	Servair :	66 MF
1990 :	LTA :	4936 MF
	Air France Finance :	195 MF
1991 :	UTA, prévision :	1000 MF.

Au total, le volume à financer s'établit à 24,9 milliards de francs en deux ans, soit le total des recettes passagers d'une année (23,8 milliards en 1989).

	1990	1991	1992
Avions	4.085	6.355	5.212
Autres invest.courants	2.356	2.611	2.705
Participations	5.173	1.090	1.000
Sous-total immobilisations	11.614	10.056	8.917
Autres (rembourts.de dettes)	1.467	1.754	1.582
Total	13.081	11.810	10.499

Le financement prévisionnel s'établit comme suit : (1)

	1990	1991	1992
Montant à financer	13.081	11.810	10.499
Autofinancement	2.317 (17 %)	2.540 (21 %)	3.075 (29 %)
Cession d'actifs	3.033	4.550	2.402
Fonds propres	1.500	1.500	-
Dettes financières	4.083	3.200	5.120
(Trésorerie - variation de fonds de roulement)	(2.148)	(20)	(98)

Air France doit engager -et financer- un programme d'investissements considérable. De nombreux indicateurs témoignent pourtant d'une certaine vulnérabilité, et entraînent une certaine inquiétude.

D'où deux questions :

- la compagnie aura-t-elle les moyens de financer ces investissements ?

- les moyens qu'elle utilise sont-ils aujourd'hui adaptés ?

1. Voir aussi en annexe. Le financement du rachat d'UTA.

b) L'autofinancement

La part de l'autofinancement est faible 22 % en moyenne sur les trois prochaines années (1990-1992). Cette capacité d'autofinancement s'est dégradée de façon sensible au cours des dernières années, tant en valeur absolue, qu'en valeur relative (5,6 % du chiffre d'affaires en 1989).

**Principaux indicateurs financiers
(Millions de francs)**

	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires	28.914	31.348	34.850
Excédent brut d'exploitation	3.993	4.315	3.056
Charges financières	657	14	932
Capacités d'autofinancement	2.674	3.612	1.476
p.m. résultat net	717	1.208	685

Cette dégradation est liée à la détérioration des résultats d'exploitation, liés à la conjonction de plusieurs phénomènes, parmi lesquels

- des dépenses de personnel en forte croissance (+ 8,4 % en 1989), liées aux embauches anticipées avant la mise en service des A.320 et l'importance des frais de formation ;

- l'augmentation très sensible des affrètements rendus nécessaires par l'insuffisante capacité de la flotte. (voir tableau ci-après).

Affrètements d'Air France des compagnies régionales

Les affrètements tous types confondus (frêt et passagers) ont représenté 1.397 millions de francs en 1988 et 2.006 millions de francs en 1989, soit respectivement 5,5 % et 6,7 % des dépenses totales de la compagnie.

Les affrètements passagers auprès des transporteurs régionaux français représentent une moyenne de 25 avions pour un coût total de 737 millions de francs en 1989 et 837 millions de francs en 1990.

Compagnie	Nombre d'heures de vol	Coût 1989	Prévisions 1990
TAT Export	35.300	454 MF	540
Brit Air	12.050	108 MF	143
Air Littoral	10.800	95 MF	62
Air Limousin	1.000	7 MF	...
Alsavia	170	1,5 MF	25
Air Guadeloupe	2.905	34 MF	32
Air Martinique	2.515	29 MF	26
Région Air Service	650	8 MF	10

Citons également pour mémoire, les médiocres résultats des filiales (56 millions de francs de bénéfice net du total, contre + 138 millions de francs en 1988, en raison du déficit important de la nouvelle société Euroberlin : -83 millions de francs en 1989. La société sera toutefois bénéficiaire en 1990.).

Signalons cependant des résultats non négligeables tirés de l'exploitation du Concorde (+ 25 millions de francs en 1989 contre + 6,5 millions de francs en 1988).

Cette dégradation devrait se poursuivre en 1990 sous l'effet de :

- résultats commerciaux en recul sur différents trafics : Atlantique-nord, Afrique du Nord, DOM-TOM ;
- résultats médiocres sur les dessertes nouvelles (perte prévisionnelle de 70 millions de francs sur les lignes intérieures exploitées dans le cadre de la coopération croisée avec Air Inter ;
- la hausse des prix du carburant ;

- la hausse des taxes et redevances, décidée dans le cadre de l'extension d'activités du budget annexe de la Navigation aérienne.

Une perte de 170 millions de francs a été annoncée pour le premier semestre 1990.

Selon toute vraisemblance, le niveau escompté pour l'autofinancement en 1990-1991 ne sera pas atteint.

Compte tenu d'une part des besoins de financement considérables et de la fragilité de l'autofinancement, Air France devra recourir à des cessions d'actifs, à l'endettement, de la trésorerie, et vraisemblablement à des augmentations de fonds propres.

c) Les cessions d'actifs

Les cessions d'actifs concernent, pour l'essentiel, les ventes d'avions, par l'intermédiaire de vente avec location en retour. (Sale-Leaseback). Cette formule est utilisée pour gérer une sortie de flotte, avec d'une part cession d'actifs, dégagant des plus-values sur des appareils déjà amortis et par conséquent des ressources pour financer de nouvelles acquisitions, et d'autre part engagement de location, pendant la durée résiduelle d'utilisation.

Cette formule a été utilisée une première fois en 1986 sur 10 Boeing 727. Une seconde opération a été conclue en juin 1990 sur 5 Boeing 747, acquis en 1970. Ces appareils seront utilisés jusqu'en 1993-1996. Ces opérations ont dégagé d'importantes plus-values.

Des cessions d'actifs à hauteur de 670 millions de francs sont intervenues en 1990 pour financer le rachat d'UTA.

Certains commissaires ont pu s'interroger sur l'importance excessive accordée au financement des flottes par la procédure de leasing (location avec option d'achat) et de lease-back.

Après avoir rappelé que ces procédures sont courantes dans le transport aérien et anciennes pour la compagnie Air France (premier B.747 acquis en leasing en 1973, première opération de lease-back en 1986), votre Commission :

- souhaite que le nombre d'avions achetés ou utilisés en crédit-bail et en lease-back reste contrôlé.

- craint que les besoins de financement considérables de la société ne la conduisent à accélérer et développer ces pratiques de façon excessive ;

- souhaite disposer de toutes les informations à ce sujet.

Au cours des douze derniers mois, la Compagnie Air France a procédé aux cessions d'actifs suivantes :

Air France a vendu à Air France Partners Leasing -dont elle détient 45 % du capital- cinq B 747-200 en 1989.

En 1990 ont été vendus, sous la même forme de vente assortie d'une location, quatre A 300 et deux B 747.

De plus, à mi-année cinq Boeing 747-100 ont été vendus et reloués à la société de location britannique Electra Aviation.

Enfin, Air France a cédé à UTA ses droits à livraison d'un B 747-200 cargo livrable en novembre.

La compagnie nationale entend également vendre, avant la fin de l'exercice si possible, un A 310-300.

UTA a vendu un DC 10 à la société Pegasus (Etats-Unis) au mois de juin 1990. Cette vente a été assortie d'une location en retour.

d) Les autres moyens de financement.

• L'endettement.

L'augmentation des dettes financières va être très importante, avec les conséquences en chaîne sur les charges d'exploitation et les remboursements.

	1989	1990	1991	1992	1993
Augmentation des dettes financières	1.230	4.083	3.200	5.120	3.620
Remboursement des dettes financières	1.078	725	893	1.136	1.561
Charges d'intérêt					

Un emprunt obligatoire de un milliard de francs a été émis sur le marché domestique pour financer le rachat d'UTA.

- La trésorerie, pour les raisons indiquées ci-dessus liées aux perspectives médiocres d'activité, ne peut être envisagée sur moyenne période.

Ce moyen a été utilisé pourtant de façon déterminante, dans le rachat d'UTA, puisque la trésorerie a apporté un peu plus de 2 milliards de francs, sur les 5 milliards à financer.

- L'augmentation des fonds propres paraît inéluctable. Selon les termes du ministère, "les modalités restent à définir".

L'Etat revient alors au centre du débat.

2. L'Etat

En matière aéronautique, et plus précisément dans le transport aérien, l'Etat intervient à tout moment : en tant qu'autorité régaliennne, il délivre les autorisations d'exploitation et les droits de trafic, et par conséquent ouvre ou réduit les concurrences, il négocie les accords internationaux et par conséquent aujourd'hui infléchit le rythme de libéralisation, il crée -et double parfois- les taxes spécifiques au transport aérien-, enfin, il détient le capital des compagnies nationales ; il impose par conséquent choix et stratégies, augmente ou modère les vulnérabilités.

Ses pouvoirs sont réels, face au défi que représente le transport aérien à l'horizon 1992, il serait également temps que l'Etat prenne ses responsabilités.

Trois observations peuvent être formulées.

- **L'Etat doit-il aujourd'hui conserver 99,38 % du capital d'Air France ?**

Selon le Ministère "Il n'est nullement envisagé d'ouvrir le capital de la société au secteur privé".

Cette privatisation partielle était pourtant préparée et sur le point d'être lancée fin 1987.

L'ampleur considérable des besoins de financement amène à reposer cette question.

Le groupe Air France est aujourd'hui colossal (voir tableau en annexe), et à travers lui, la puissance de l'Etat. Rien ne justifie désormais une telle domination.

Votre Commission rappelle que cette ouverture partielle aux capitaux publics et privés est expressément prévue par l'article L 341-2 du code de l'aviation civile.

Article L. 341-2

A concurrence de 30 p. 100 du capital, l'Etat doit céder des actions de la Compagnie nationale Air France :

1° à des collectivités et établissements publics intéressés de la République française en métropole et outre-mer ;

2° à des personnes privées françaises, physiques ou morales.

En aucun cas, le total des actions souscrites par la deuxième catégorie ne pourra excéder 15 p. 100 du capital.

Cette initiative, périodiquement proposée et rappelée par la Commission des finances, prend aujourd'hui une tout autre dimension avec la toute récente proposition du Gouvernement allemand de privatiser Lufthansa. (L'Etat allemand détient aujourd'hui 54,9 % du capital de la compagnie allemande). Ce projet s'inscrit dans un programme plus vaste de désengagement de l'Etat de l'économie.

• Il y a quelque incohérence à multiplier les charges pesant sur les compagnies dans une période cruciale pour le transport aérien français.

C'est notamment le cas des redevances de route et pour services terminaux, ainsi que la taxe de sûreté dont les tarifs ont doublé en 1990.

• Il est nécessaire d'entreprendre une réflexion d'ensemble sur l'avenir du transport aérien français, autour de trois axes.

- La complémentarité transport domestique-transport international. La "synergie" envisagée lors de la constitution du groupe Air France a-t-elle eu lieu ? Ce regroupement, accueilli dans

l'ensemble de façon positive, visait à supprimer les concurrences franco-françaises. Peu de progrès semblent avoir été réalisés dans ce domaine.

Un partage clair des tâches doit être précisé.

- Le statut d'Air Inter, qui préserve la compagnie des concurrences extérieures mais aussi limite son expansion en Europe doit être révisé. De même, la concurrence internationale doit s'effectuer dans des règles claires.

Les projets étudiés dans le cadre du schéma directeur du TGV affectent directement le transport intérieur. A l'horizon de l'an 2000 toutes les grandes lignes d'Air Inter seront doublées d'une ligne ferroviaire TGV.

La concurrence ferroviaire ne peut être évitée, et est souhaitable. Toutefois, les règles de concurrence ne paraissent pas harmonisées.

Le financement public est massif au profit de la SNCF (infrastructure, compensation retraites...) ; tandis que dans le même temps, les charges publiques imposées au transport aérien ont augmenté de façon très sensible au cours de ces dernières années.

- L'avenir du transport aérien régional est incertain, et pourrait être compromis par une déréglementation mal préparée.

II. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

A. PRESENTATION GENERALE

1. Observations générales sur les crédits et les avances remboursables

• Les crédits affectés à la construction aéronautique (2,7 milliards de francs en crédits de paiement ; 2,8 milliards en autorisations de programme), constituent l'armature principale du budget de l'aviation civile. L'Etat soutient, sous forme d'avances remboursables, les programmes de construction aéronautique, menés de plus en plus en coopération avec d'autres partenaires européens (ATR, Airbus) ou américains (CFM), ainsi que les dépenses de recherche-développement que ces programmes nécessitent.

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

Il peut être utile de rappeler que ces avances sont accordées indifféremment à :

- des productions "franco-françaises" ; ex. hélicoptères (Aérospatiale), Falcon (AMD),

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

- des productions essentiellement européennes ; ex. Airbus. 1 324 millions de francs de paiement en 1991 ;

- des coopérations franco-américaines ; ex. moteurs CFM et GE 90 (Snecma-Général Electric, soit, respectivement 446 et 358 millions de francs de crédits de paiement en 1991).

Les montants versés, sous forme d'avances remboursables, à des productions franco-américaines représentent, en 1991, environ 60 % des montants versés au programme Airbus.

Par ailleurs, la part américaine dans le programme Airbus (équipement et moteurs) n'est pas négligeable, elle s'échelonne selon les modèles et la motorisation entre 12 % et 32 % de

la valeur totale de l'appareil. Pour les anciens modèles (A. 300-310), elle est sensiblement équivalente à la part française (voir ci-après incidence d'Airbus sur le commerce extérieur).

Le montant global des avances et remboursements s'établit comme suit (voir détails par société ci-après) :

(millions de francs)

Années	Avances Tous programmes confondus (*)		Remboursements
	Y compris études et recherches de base	Hors études	
1987	2 408	2 089	735,6
1988	2 405	1 750	1 305,5
1989	2 276	1 808	2 288
1990 (prev.)	2 623	2 284	--
1991 (prév.)	2 725	2 410	--

(*) Soit A.310, A 320, A 330-340, hélicoptères, CFM 60, équipements de bord, TB 700, aviation légère, Falcon 900

Deux évolutions peuvent être notées :

- la très forte accélération de remboursements des avances accordées à la SNECMA (355 millions de francs en 1987, 870 millions de francs en 1988, 1 461 millions de francs en 1989) ;

- le remboursement, pour la première année en 1989, des avances accordées au programme ATR.

En revanche, l'A 320 ne génère pas encore de remboursements.

2. Evolutions du marché

a) L'industrie aéronautique civile française

L'année 1989 a constitué une année record pour l'industrie aéronautique. 1990 devrait marquer une stabilisation à un niveau toutefois très élevé.

• Le chiffre d'affaires consolidé de l'industrie aéronautique civile française s'est élevé en 1989 à 33,2 milliards de francs, en augmentation de 9 % par rapport à 1988. Ce niveau est le meilleur jamais atteint.

Le tableau suivant détaille, par poste, le chiffre d'affaires consolidé 1989, ainsi que l'évolution par rapport à l'année précédente.

	C.A. 1989 milliards de francs	Pourcentage C.A. 1989	Evolution par rapport à 1988
Avions de ligne	12,3	37 %	+ 25,5 %
Aviation d'affaires	3,8	11 %	- 29 %
Hélicoptères	2,5	7 %	+ 4 %
Moteurs	10,1	31 %	+ 38 %
Equipements	4	13 %	+ 11 %
Aviation légère	0,4	1 %	+ 100 %
TOTAL	33,1	100 %	

• La construction aéronautique civile demeure une activité très fortement exportatrice. Le chiffre d'affaires à l'exportation a été de 27,4 milliards de francs en 1989, soit 82,5 de l'activité totale.

• Le niveau de prises de commandes civiles enregistré en 1989 a été également exceptionnel (voir détail par société). Il est de l'ordre de 60 milliards de francs, dont plus de 90 % à l'exportation. Ces commandes concernent notamment 405 Airbus et 798 CFM 56.

Le chiffre d'affaires aéronautique civile devrait être de 36 milliard de francs en 1990, 40 milliards en 1991.

b) L'industrie aéronautique mondiale

Ces résultats exceptionnels sont partagés par l'ensemble de l'industrie aéronautique civile. Pour le seul secteur avion, 526 avions à réaction ont été livrés, soit 53 de plus qu'en 1988, 1 793 avions ont été commandés (1 123 en 1988) ; 728 avions devraient être livrés en 1990 dont 100 Airbus. Dans ce secteur, les constructeurs américains conservent une part prépondérante avec les 2/3 des commandes totales (près de 50 % pour Boeing).

Commandes d'avions en 1989

	Nombre	Valeur (milliards de dollars)	Part dans la valeur totale
Boeing	887	39,7	49,1 %
Mac Donnell Douglas	339	14,2	17,6 %
Total Etats--Unis	1 226	53,9	66,7 %
Airbus	405	23,5	29,1 %
British Aerospace	43	0,9	1,1 %
Fokker	119	2,5	3,1 %
Total Europe	567	26,9	33,3 %
Total	1 793	80,8	100 %

B. AEROSPATIALE

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

1. Principaux résultats

a) Evolution de l'activité

• L'évolution de la société en 1989 - et confirmée en 1990 - fait apparaître une nouvelle configuration des activités de la société avec une augmentation considérable de la division "avions" au sein de la société ; la valeur des prises de commandes d'Airbus (34 milliards de francs en 1989) représente à elle seule l'équivalent du chiffre d'affaires global de la société, toutes activités confondues.

L'ensemble des activités de la société est résumé dans le tableau ci-après :

Activités de la société aérospatiale

	Chiffre d'affaires				Commandes			
	1988	1989	Evolution 1989/1988	Part dans le total	1988	1989	Evolution 1989/1988	Part dans le total
Avions, (dont Airbus)	10 624 (6 686)	12 094 (8 209)	+ 13,8 % (+ 22,8 %)	38,2 % (25,9 %)	13 274 (9 146)	39 757 (34 065)	+ 200 % (+ 272 %)	62,7 % (53,8 %)
Hélicoptères	6 167	6 651	+ 7,8 %	21,0 %	13 316	7 908	-	12,5 %
Moteurs tactiques	5 627	5 616	- 0,1 %	17,7 %	5 490	4 496	- 18,1 %	7,9 %
Systèmes stratégiques et espace	5 465	7 186	+ 31 %	22,7 %	6 335	10 687	+ 68,7 %	19,9 %
Total	27 984	31 671	+ 13,2 %	100 %	38 415	63 347	+ 64,9 %	100 %

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

- Airbus, auquel Aérospatial participe à hauteur de 37,9 %, représente pour la société un chiffre d'affaires de 8,2 milliards, soit 25,9 % du total. Les commandes représentent 34 milliards en 1989, soit 53,8 % du total.

- l'A.T.R., coproduit avec la société Aeritalia, a présenté en 1989 un chiffre d'affaires de 1,8 milliards de francs et un volume de commandes de 3,7 milliards de francs, soit dans les deux cas, 5,8 % du total.

- hélicoptères. Le total de la division hélicoptère représente 6,65 milliards de francs, soit 21 % du total. La répartition "civil-militaire" est malaisée compte tenu de la nature des programmes. Les deux principaux programmes civils - Dauphin, Ecureuil - représentent 35 % de la division.

b) Résultats financiers

Le résultat net de l'exercice 1989 s'établissent à 204 millions de francs. L'amélioration par rapport à 1988 (93 milliards de francs en bénéfices, grâce notamment à une cession d'actifs) reste limitée au regard du chiffre d'affaires (31,7 milliards de chiffre d'affaires).

L'importance des frais de recherche-développement (108 milliards de francs), pèse sur les résultats, ainsi que le coût de démarrage des nouveaux programmes. Ainsi, après une relative stabilisation, le niveau de l'endettement et surtout des frais financiers, recommence à augmenter.

La vulnérabilité principale reste celle liée au taux de change. La société paraît relativement peu couverte à l'égard du risque de change (790 millions de dollars en 1989, soit un peu moins de 4,3 milliards de francs pour un chiffre d'affaires de 31,7 milliards et un volume de commandes de 63,3 milliards de francs). Cela pourrait s'avérer insuffisant si la sous-évaluation du dollar se prolongeait.

PRINCIPAUX INDICATEURS DE LA SOCIETE AEROSPATIALE
principaux résultats de la société Aerospatial

(en millions de francs)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires H.T.	25 139	24 596	25 411	24 890	27 984	31 671
Commandes H.T.	20 150	34 785	28 770	29 155	38 415	63 347
Résultat net	+ 332	+ 454	+ 227	+ 50	+ 93	+ 204

Aérospatiale - Endettement

(millions de francs)

	1987	1988	1989
Endettement financier brut	8 437	6 232	5 771
Endettement financier net	5 600	2 800	3 820
Frais financiers	902	710	869
Chiffre d'affaires	24 800	27 984	31 671

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.

Après avoir stagné pendant de nombreuses années - ce qui avait motivé des critiques sévères de la part de la Cour des comptes - les apports de l'Etat ont été à nouveau significatifs à partir de 1987. L'évolution du capital social est retracée dans le tableau ci-dessous. Ces apports ont permis de contenir l'endettement de la société et par conséquent les frais financiers.

Evolution du capital social d'Aérospatiale

(millions de francs)

Millions de francs courants	1985	1986	1987	1988	1989
Capital social au 31.12	1 016	1 016	1 016	2 497	3 747
Apports de l'Etat en fonds propres					
- au titre de l'année	0	0	1 250	1 250	0
- versements	75	0	0	2 500	0

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

Conformément à son habitude et sa vocation, la Commission des finances publie l'état précis des versements et remboursements à l'Etat. Ils s'établissent comme suit :

Dotation budgétaire
(crédits de paiement - millions de francs)

Chapitre 53 22 (crédits de paiement)	A 300 A 310	4 320	A 330	ATR 42	Hélicoptères	Total de l'année
1986	100	995	--	90	28	1 213
1987	39	1 127	105	11	71	1 353
1988	--	661	338	--	89	1 088
1989	--	275	802	--	104	1 181
1990	--	86	1 212	--	61	1 359
1991	--	16	1 324	--	19	1 375

Remboursements *
(millions de francs courants)

	A 300	A 310	ATR	Hélicoptères	Total de l'année
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
1987	161,9	170		30,2	361,2
1988	66,9	304,7		36	407,6
1989	280,5	406,3	109	29,4	828,2
Cumul +	1 656	1 174,4	109	1 383,8	3 151,8

* Depuis l'origine des programmes.

Nota : l'A 320 ne génère pas encore de remboursement. Les premiers versements seront exigibles à la 24^e livraison.

**Tableau récapitulatif des avances accordées et des remboursements
de l'Etat - Aéronautique
(millions de francs)**

	Autorisation de programme	Crédits de paiement	Rembour- sements
1986	1 396	1 223	271
1987	1 254	1 353	361
1988	1 046	1 088	408
1989	1 222	1 181	828
1990	1 411	1 359	

C. AIRBUS

1. Principaux résultats

En 1989, en terme de livraisons (chiffre d'affaires), Airbus Industrie a eu une part (105 appareils livrés) de 18,5 % en volume et environ 25 % en valeur, alors qu'en commandes le consortium a fait 22,5 % en volume et près de 32 % en valeur.

Airbus Industrie est absent sur les marchés de petits porteurs (moins de 120 places) et des très gros porteurs (plus de 400 places). Il dispose cependant d'atouts solides sur les autres créneaux qui lui permettent de :

- contrôler avec l'A 320/A 321 environ le tiers du marché des appareils de 120 à 180 places,

- de garder au moins la moitié du marché des biréacteurs à fuselage large qu'il domine actuellement avec une part de marché de 62 %, en dépit du lancement attendu du B 777 concurrent direct de l'A 330,

- de pénétrer à près de 40 % avec l'A 340 le marché des long très long-courriers de moyenne capacité.

La situation des programmes s'établit comme suit (au 30 octobre 1990) :

	A300	A310	A300/A310	A320	A321	A320/A321	A330	A340	A330/A340	TOTAL
Orders	414	251	665	650	131	781	129	88	217	1,663
Deliveries	334	177	511	120	-	120	-	-	-	631

Les caractéristiques des programmes sont récapitulées dans le tableau ci-dessous

	A 300 B2/B4	A 300/600	A 310/200	A 310/300	A 320	A 330	A 340	A 321
Date de mise en service	1974	1984	1983	1985	1988	1993	1992	1994
Commandes fermes (au 1/07/90)	248	154	87	153	546	121	86	54
Options (au 1/07/90)	-	26	-	42	198	89	67	46
Livraisons (au 1/07/90)	248	83	85	89	102	-	-	-
Motorisation	2 CF6-50 2 JT 9D	2 JT9 D 2 CF6-80 2 PW 4000	2 JT9 D 2 CF6-80 2 PW 4000		2 CFM 56 2 V 2500	2 CF6 80 2 PW 4000 2 RB 211	4 CFM 56	2 CFM 56 2 V 2500
Coûts de développement pour l'Aérospatiale (MF)	2452	1002	2765	690	6380	9400		
Avances remboursables de l'Etat à l'Aérospatiale (MF)	2452	668	2765	412	4100	5650		
Taux de couverture	100 %	66 %	100 %	60%	75 %	60 %		
Montant des remboursements réalisés au 1/07/90 (MF)	1674		1255					

2. Incidences sur le commerce extérieur

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

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

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

- par ailleurs, la méthodologie des douanes doit être relevée : les "exportations" correspondent à la valeur totale de facturation. Ces exportations ont été précédées d'"importations" qui correspondent aux différentes participations extérieures. Cette méthode oblige à distinguer l'impact global comptable et l'impact net.

Les exportations d'Airbus s'établissent comme suit :

Exportations d'Airbus (1)

	Nombre d'appareils exportés	Taux de change du dollar (en francs valeur moyenne annuelle)	Exportations Airbus (milliards de francs courants)	Milliards de francs 1990	Part française (estimations-milliards de francs 1990)
1984	45	8,74	20,70	24,59	-
1985	40	8,98	17,23	20,02	6,9
1986	32	6,92	10,27	11,62	4
1987	32	6	10,66	11,70	3,5
1988	49	5,95	15,16	16,20	4,9
1989	92	6,40	26,44	27,88	8,7
1991 (prévision)	88	5,40	22,33	22,33	7,5

Sources : Commission des Finances - DGAC

Les comparaisons avec les autres postes de commerce extérieur permettent mieux de mesurer et d'apprécier l'incidence d'Airbus.

En 1989, 92 Airbus ont été exportés pour un montant de 26,4 milliards de francs (selon la comptabilisation des douanes). Cette somme est équivalente du solde des échanges militaires (27,4 milliards de francs en 1989) ou encore représente 47 % du déficit industriel total, compte tenu des participations extérieures, la part nette qui revient à la France est de l'ordre de 8,7 milliards de francs.

En 1989, 405 commandes ont été enregistrées, dont 362 à l'exportation. Les commandes exportées représentent une valeur de 132 milliards de francs, soit une somme équivalente au total du déficit industriel et du déficit énergétique de l'année 1989. Compte tenu des participations extérieures, la part nette est de 44,9 milliards de francs, soit un montant voisin du solde des échanges agro-alimentaires.

D. LA SNECMA

1. Principaux résultats

L'activité de la SNECMA, en 1989, a poursuivi son expansion due pour l'essentiel à la croissance des activités civiles (augmentation des ventes de moteurs CFM 56 et CF6-80 C). Le montant des prises de commandes en 1989 s'élève à 12,4 milliards de francs, ce qui représente un recul par rapport au montant élevé de 1988 (22,7 milliards de francs) correspondant à la forte accélération des commandes d'avions courts et moyens courriers Airbus et Boeing et la reprise des commandes militaires. Le carnet de commandes globales est de 36,3 milliards de francs, soit l'équivalent de trois années de production.

En 1989, les commandes de moteurs CFM 56 ont connu un niveau satisfaisant (800 moteurs).

Le bilan commercial du programme au 30/6 90 est résumé dans le tableau ci-dessous.

	Moteurs commandés	Moteurs livrés	Carnet de commandes
CFM 56-2 pour DC 8 pour K135 pour AWACS et divers	526 1310 190	526 1070 162	240 28
TOTAL CFM 56-2	2026	1758	268
CFM 56-3 pour B. 737	3903	1864	2039
TOTAL	5929	3622	2307

Conséquence de la progression des commandes au cours des années précédentes, le chiffre d'affaires a augmenté de façon spectaculaire, à 13,45 milliards de francs, soit une augmentation de 31 % par rapport à 1988. L'endettement financier net a toutefois lui aussi augmenté passant de 3,7 milliards en 1988 à 4,5 milliards de francs en 1989 et le tassement des frais financiers constaté en 1989 (346 millions de francs en 1988 contre 319 millions de francs en 1989) pourrait n'être que provisoire.

Le résultat global modeste (+ 85 millions de francs) est toutefois positif après deux années de déficit.

SNECMA
Principaux résultats (millions de francs)

	1985	1986	1987	1988	1989
Chiffre d'affaires HT	9 404	10.253	9.357	10.258	13 450
Commandes HT	13 866	10.333	10.844	22.740	12 400
Résultat d'exploitation	+ 433	n.p.	+ 166	+ 110	+ 326
Résultat de l'exercice	+ 76,5	+ 46	- 410	- 250	+ 85

2. L'incidence sur le commerce extérieur

L'impact d' Airbus sur le commerce extérieur fait l'objet d'études régulières depuis deux ans. La commission des finances du Sénat avait dans ce domaine joué un rôle pilote en publiant une étude assez complète en juin 1989. En revanche, l'impact des ventes de moteurs sur le commerce extérieur est - à tort - relativement délaissée.

Cette mesure suppose au préalable deux observations de méthode - l'incidence d'Airbus sur le commerce extérieur est évaluée tous équipements confondus, et par conséquent, motorisation incluse. Ainsi, l'impact des moteurs, notamment celui de CFM 56 - 5 - A1 qui équipent les Airbus A 320 est partiellement pris en compte.

- Comme pour les cellules, il convient de prendre en compte la part nette qui revient finalement à la France, déduction faite des participations extérieures. Ainsi, si la SNECMA a 50 % de la responsabilité globale des CFM, la part effectivement réalisée en France est de 49 % sur les programmes CFM 2 et 3 et 43 % pour le programme CFM-5.

En 1989, le chiffre d'affaires de la SNECMA s'est élevé à plus de 7 milliards de francs au titre de sa participation aux programmes, civils l'essentiel venant de la production de moteurs CFM 56. Cette activité, réalisée en quasi totalité à l'exportation a généré plus de 1 milliard de dollars de rentrée de devises dans la même année, soit 6,4 milliards de francs.

Cette somme peut être comparée à l'impact net d'Airbus sur le commerce extérieur évaluée (déduction faite des participations extérieures) à 8,7 milliards de francs.

L'incidence de ce secteur sur le commerce extérieur devrait encore s'amplifier sur les cinq prochaines années. Les volumes de livraison de moteurs CFM 56 qui ont atteint 719 unités en 1989 devraient s'établir à plus de 1 100 moteurs en 1995. De la même façon, les quantités de rechanges fournies pour la maintenance des moteurs devraient connaître une progression notable.

C'est ainsi un apport net de devises de près de 10 milliards de francs que devrait fournir le programme CFM 56 en 1995.

Ces perspectives favorables sont résumées dans le tableau ci-dessous qui donne année après année le chiffre d'affaires et l'apport net de devises du programme CFM 56.

	chiffre d'affaires (milliards de F)	apport net en devises (milliards de F)
90	7.3	7.0
91	8.5	8.0
92	9.1	8.6
93	9.9	9.4
94	10.3	9.8
95	11.0	10.3

3. Les relations financières avec l'Etat

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

- La SNECMA reçoit des avances de l'Etat pour développer les différents secteurs civils qu'elle réalise en coopération avec General Electric. Certains programmes sont achevés (gros moteur CF6) ou provisoirement suspendus (moteurs à hélices centrarotatives THR), d'autres poursuivent leur rythme de production et de développement (CFM 56) ou apparaissent (très gros moteur GE 90). L'ensemble du concours de l'Etat s'établit comme suit :

Concours de l'Etat aux moteurs CFM

CFM	part de l'Etat	concours de l'Etat (millions de francs courants)	Versement
CFM 56 2 (DC 8, KC 135)	85,5 %	2 889	1972-1985
CFM 56 3 (B 737)	66,7 %	690	- 1987
CFM 56 5 A1 (A 320)	75 %	1 850	1985-1989
CFM 56 5 B (A 321)	nd	nd	nd
CFM 56 5 C2 (A 340)	60 %	1 650	1988-1994

Concours publics à la SNECMA (autorisations de programme millions de francs)

Années	CFM 56	THR	GE 90	recherche	Total
Cumul années antérieures	4 411				
1986	580			89	669
1987	355			43	398
1988	259	430		48	737
1989	563	102		93	758
1990	837	22	100	120	1 079
1991	344	0	448	80	872

L'augmentation des remboursements est spectaculaire 33 millions de francs en 1984, 869 millions en 1988, 1 461 millions en 1989. Depuis 1988, les remboursements sont supérieurs aux nouvelles avances de l'Etat.

Il peut être intéressant de suivre pour un même programme, le CFM, l'évolution des avances et des remboursements;

**Avances et remboursements de l'Etat
au titre de CFM
(millions de francs)**

	Avances crédits de paiement	Remboursements
Cumul années antérieures	4 319	136
1986	558	191
1987	380	355
1988	284	865
1989	486	1 452
1990	769	611 (p)
Total	6 796	3 610

4. Les perspectives

a) La concurrence

Le moteur V 2500 est un réacteur de la gamme de 10 tonnes de poussée développé en coopération entre les motoristes Pratt et Whitney (30 % des parts), Rolls Royce (30 %), MTU en RFA (11 %), FIAT (6 %) et trois industriels japonais (23 %), regroupés au sein d'une société nouvelle International Aéro Engines (IAE). Ce moteur a été lancé en vue d'assurer la motorisation de l'A 320, en concurrence avec le réacteur CFM 56-5 A1 produit par la SNECMA et GENERAL ELECTRIC.

Malgré l'avantage technologique incontestable dû à une conception entièrement nouvelle, la réussite commerciale du V 2500 est restée très en retrait des espérances affichées à l'origine par ses promoteurs.

C'est ainsi qu'au 1er juillet 1990, la situation du programme A 320, au regard des choix de motorisation déjà effectués, faisait ressortir un partage du marché à raison de 75 % pour CFMI contre seulement 25 % pour IAE.

La situation commerciale d'IAE sur le A 321 apparaît relativement meilleure. Ainsi, après un premier échec essuyé auprès d'Alitalia, le consortium s'est imposé auprès de Lufthansa pour équiper les 40 appareils dont 20 exemplaires en option, commandés par la compagnie. Néanmoins IAE doit concéder encore près de 50 % du marché à son concurrent.

b) Le GE 90

• **Le GE 90** est un moteur civil de très forte poussée dont General Electric projette le lancement prochain en coopération avec la SNECMA afin de répondre au besoin de motorisation des futurs avions très gros porteurs.

En se positionnant au-dessus du CF 6 80 le GE 90 vient occuper une place stratégique dans le créneau des moteurs de très forte poussée. Le moteur se trouvera cependant en compétition sur la partie inférieure de ce créneau avec les familles PW 4000 de Pratt et Whitney et RB 211 Trent de Rolls Royce dont les développements semblent autoriser des poussées allant jusqu'à 80 000 livres.

Les programmes d'avion susceptibles d'être équipés de cette motorisation et envisagés à ce jour sont ainsi les suivants :

- B 777, bimoteur de 350 places,
- A 330 allongé (sous réserve d'études complémentaires),
- B 747 double pont, pour les poussées voisines de 75 000 livres,
- B 777 allongé ou B 777 transpacifique, pour les poussées portées à 90 000 livres.

• **La participation de la SNECMA**

Après plusieurs mois de discussions approfondies avec le motoriste américain, son partenaire sur les programmes CFM 56, la SNECMA a conclu en mai dernier un premier accord qui fixe les grandes lignes de la coopération.

L'accord retient une participation de l'industriel français à hauteur de 25 %.

Les autres partenaires du programme sont IHI (Japon) et FIAT (Italie) qui prennent chacun environ 10 % des parts ainsi que VOLVO (Suède) associé à hauteur de 4 %.

Au plan de la répartition des tâches, la SNECMA prend la responsabilité, partielle ou complète du développement et de la fabrication de composants nobles du moteur parmi lesquels le compresseur haute-pression et la soufflante en matériaux composites. La nature du partage contribue ainsi à renforcer le savoir-faire de la SNECMA sur les ensembles basse pression et lui permet de valoriser les nouvelles compétences acquises au titre de sa participation au programme THIR (turboréacteur à hélices rapides) ou dans le cadre du

Plan d'Action Technologique moteur sur les parties hautes pression du réacteur.

La SNECMA a le statut de partenaire à risque pour ce programme, et doit à ce titre supporter 25 % des coûts de développement. Les dépenses associées à sa participation ont été chiffrées à 4 milliards de francs 1990 pour la version initiale, étalés sur dix ans d'ici à l'an 2000.

En contrepartie des dépenses à sa charge pour le développement et pour la production des composants de série, la SNECMA disposera de 25 % des recettes.

L'industriel est également associé à la gestion du programme et a obtenu de son partenaire l'exercice d'un droit de veto sur toutes les questions mettant en jeu ses intérêts fondamentaux.

L'industriel a demandé à l'Etat un financement des travaux de développement à hauteur de 60 % au moins par avances remboursables. Il a été décidé d'accorder à la SNECMA une avance de 2 304 millions de francs aux conditions de juillet 1989, remboursable sur le produit des ventes de moteurs.

La rentabilité du programme est comme sur le programme CFM 56 essentiellement tributaire de la parité du dollar. Néanmoins, les simulations économiques ont montré que l'opération dégageait une rentabilité satisfaisante pour l'industriel une fois pris en compte le financement de l'Etat, dès lors que la devise américaine se maintenait aux alentours de 6 francs.

c) L'ouverture à l'Est

Dans le cadre de la "déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'aviation civile et de la construction aéronautique" signée le 4 juillet 1989, lors de la visite de M. Gorbatchev, par M. L.A. Voronine, Premier Vice-Président du Conseil des ministres et M. M. Delebarre, Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, des contacts se poursuivent, en particulier sur la remotorisation d'avions soviétiques et la motorisation d'avions entre les parties concernées : côté soviétique, le ministère de l'industrie aéronautique, des bureaux d'études, le constructeur Tupolev..., côté français, l'Aérospatiale et sa division hélicoptères, la SNECMA et sa filiale Hispano Suiza, Turbomeca...

A l'heure actuelle tout ceci reste informel. La déclaration commune reste une simple déclaration d'intention.

III. LES AEROPORTS

A. AEROPORTS DE PARIS

* L'Etablissement public a lui aussi pleinement bénéficié de la croissance du trafic : le nombre de passagers atteint 45 millions (+ 10,3 % par rapport à 1989), générant un chiffre d'affaires de 4,6 milliards et un profit de 277 millions en diminution sensible par rapport à 1988, exercice au cours duquel avaient été enregistrées les plus values dégagées par la cession bail de bâtiment à l'aéroport Charles de Gaulle. En revanche, le résultat d'exploitation est satisfaisant.

ADP - Principaux résultats

	1987	1988	1989
Passagers	37 049	40 701	44 958
Chiffre d'affaires (millions de francs)	3 745	4 114	4 646
Résultat d'exploitation (millions de francs)	693	888	1 060
Résultat net (million de francs)	332	508	277

Cette situation financière saine permet de poursuivre un plan d'investissement considérable axé, d'une part, sur la mise en place de deux nouveaux terminaux à Charles de Gaulle et, d'autre part, sur le lancement d'un module d'échanges entre le TGV et l'aéroport.

B. LA TAXE DE SURETE

La taxe de sûreté, perçue par l'Etat, sert à financer les dispositifs de sûreté sur les aéroports qui sont à la charge de la DGAC. Elle est assise sur le nombre de passagers embarquant en France sur un vol commercial. Elle est due par les entreprises de transport public aérien et ajoutée au prix demandé aux passagers. Elle est constatée et recouvrée comme la taxe sur la valeur ajoutée. Elle a été instituée por 2 ans par l'article 41 de la loi de finances du 31 décembre 1986 et

reconduite sans limitation de durée par l'article 37 de la loi de finances du 31 décembre 1988.

L'article 34 de la loi de finances pour 1990 a doublé les tarifs de la taxe de sûreté en les portant à 6 F pour le national et 10 F pour l'international.

Lors de la discussion du projet de loi de finances 1990, la Commission des finances du Sénat s'était opposée au doublement des tarifs de la taxe de sûreté pour deux raisons :

- la taxe était mal recouvrée et pesait, en fait, pour l'essentiel, sur les compagnies françaises,
- les dépenses de sûreté étaient très inférieures aux recettes qui sont supposées les financer.

En dépit des déclarations d'intention du Ministre délégué chargé du Budget l'année dernière, force est de reconnaître qu'aucune amélioration n'est intervenue par rapport à la situation dénoncée l'année dernière.

Trois constats peuvent être faits :

1. La taxe de sûreté reste très mal perçue. Ainsi, la prévision de rendement initiale pour 1990, soit 320 MF, a dû être révisée à la baisse, soit 256 MF. Aucune amélioration n'est intervenue. (Le recouvrement simultané avec la TVA expliquerait semble-t-il cette difficulté, la taxe de sûreté étant alors englobée dans la taxe payée au titre de la TVA). Les évaluations directes de la GDI seraient plus réduites encore.

2. La taxe reste supportée pour l'essentiel par les seules compagnies françaises. La situation s'est même aggravée.

Produit de la taxe du sûreté

	1989 (en MF)	1990 (en MF)
Estimation du rendement de la taxe	150,00	256,00
Païement		
Air France	43,33	87,00
Air Inter	49,00	105,00
UTA	2,75	6,00
TAT	2,75	5,00
Total compagnies françaises	97,50	203,00
Part des compagnies françaises dans le total de la recette	65 %	80 %

3. Les dépenses d'équipement de sûreté restent inférieures aux recettes correspondantes.

Dépenses - Recettes de sûreté

(Millions de francs)

	1989	1990	1991
Recettes	150	256	315
Dépenses estimées *	83 - 96	85 - 125	113 - 176

**Nota : La fourchette s'explique par la nature des dépenses prises en compte "les dépenses de sûreté". La classification n'est pas rigide et les services de la direction générale de l'aviation civile, d'une année à l'autre, ne mettent pas les mêmes dépenses sous la même rubrique.*

Les dépenses de fonctionnement (police de l'air et des frontières) ne sont pas comptabilisées dans ce tableau.

Ainsi, en 1990, le produit de la taxe est de 256 MF ; la Direction Générale de l'Aviation Civile a reçu 135 MF en autorisation de programme pour le budget 1990 auxquels viennent s'ajouter les 50 MF accordés en loi de finances rectificative fin 1989.

Les principaux postes de ce budget sont listés ci-dessous :

- installation du SYCOSCAN (examen radiographique des conteneurs de frêt)	24 MF
- clôture et accès divers	12 MF
- hébergement policiers auxiliaires	18,6 MF
- rapprochement des forces de gendarmerie de leur zone d'intervention	45 MF
- SACACPA (contrôle automatisé des accès sur les aérodromes)	30 MF
- acquisition de matériels et renouvellement (appareils à rayons X, portiques de détection métallique,...)	12,5 MF
- aménagements d'aérogare et surveillance vidéo	21,7 MF
- équipes cynotechniques	2,5 MF
- recherche, formation	11 MF

Le tableau ci-dessous indique les articles et chapitres de rattachement des dépenses de sûreté depuis l'institution de la taxe :

en millions de francs	1987	1988	1989	1990
chap. 53-23, article 11	14	15	16	46
chap. 53-23, article 31	59	67	95	93
chap. 53-23, article 32	10	8	6	3
chap. 53-23, article 40		1		16
Titre VI	24	1	3	1,5

chap. 53-23, article 11 : Travaux et installations d'intérêt national effectués sur les aérodromes et hors aérodromes (métropole)

chap. 53-23, article 31 Travaux et installations destinés à la mise en oeuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes et hors aérodromes (métropole)

chap. 53-23, article 32 Travaux et installations destinés à la mise en oeuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes et hors aérodromes (outre-mer)

chap. 53-23, article 40 Logements familiaux du personnel en poste outre-mer.

IV. ARTICLE 90 DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 1991

Extension du champ d'application du budget annexe de la navigation aérienne (BANA)

Il est proposé d'étendre, à compter de 1992, le champ d'application du B.A.N.A. à l'ensemble des opérations financières des services de l'aviation civile relative à l'organisation, au contrôle et à la mise en oeuvre du transport aérien et aux équipements aéroportuaires.

En d'autres termes, le budget de l'aviation civile serait uniquement centré sur les dépenses des services de la direction des programmes aéronautiques, soit sur la moitié du budget actuel.

Le nouveau budget annexe recouvrira l'ensemble des services de la navigation aérienne, des bases aériennes, du contrôle technique et de la formation aéronautique.

Cette extension permettrait d'éclairer les liens avec les services utilisateurs (les compagnies contribuent d'ores et déjà à la formation et au contrôle, par la voie des fonds de concours), et surtout, de donner une capacité d'emprunt.

Le budget annexe ainsi modifié bénéficierait des ressources issues de la taxe de sûreté.

Il est proposé d'adopter l'article 90 du projet de loi de finances pour 1991.

ANNEXES

Liste des annexes

- 1. Présentation de la "deuxième phase de libéralisation du transport aérien en Europe", décidée par le Conseil des Ministres des Transports le 18 juin 1990.**

- 2. Présentation de l'accord du 30 octobre 1990 entre Air France et la Commission des Communautés européennes.**

- 3. Représentation du groupe Air France.**

- 4. Financement du rachat d'UTA par Air France.**

ANNEXE 1

Présentation de la "deuxième phase de libéralisation du transport aérien en Europe", décidée par le Conseil des Ministres des Transports le 18 juin 1990

Contenu de la 2^e phase de la dérèglementation du transport aérien 1990-1993 (décision du Conseil des Ministres des Transports du 18 juin 1990)

• **Les tarifs** : la nouvelle réglementation prévoit un système de 3 zones de prix basées sur un tarif de référence qui est celui de la classe économique :

- zone normale : de 95 à 105 % du tarif de référence,
- tarif réduit : de 94 à 80 % (ne s'applique qu'aux vols aller-retour avec réservation contraignante),
- tarif très réduit : de 79 à 30 % (conditions identiques à celles du tarif réduit ; le voyage doit en outre inclure un dimanche ou durer au moins 6 jours).

Quand les tarifs remplissent ces conditions, ils font l'objet d'une approbation automatique. Les tarifs supérieurs à 105 % sont soumis à la règle de la double désapprobation. Les tarifs inférieurs à 30 % sont soumis à la règle de la double approbation.

Le 1^{er} janvier 1993, ce système à trois zones disparaîtra pour être remplacé par la double désapprobation.

• **L'accès du marché** est libéralisé. Le droit dit de "5^e liberté" qui permet d'embarquer et de débarquer des passagers sur le territoire d'un Etat autre que celui de la compagnie, à destination ou en provenance d'un Etat tiers est étendu.

• Le partage de **capacité** entre les compagnies de deux Etats évoluera de 7,5 % par an.

Le schéma de répartition s'établirait comme suit :

- été 1990	60/40
- hiver 1990/1991	67,5/32,5
- été 1991	75/25
- hiver 1991/1992	82,5/17,5
- été 1992	90/10.

La commission doit présenter avant le 1^{er} janvier 1992, une proposition pour abolir tout partage de capacité, à mettre en oeuvre le 1^{er} janvier 1993.

ANNEXE 2

Accord Air France - Commission des Communautés européennes du 30 octobre 1990

Source : ITA Press n° 131 - novembre 1990

REGROUPEMENTS LES RESULTATS DE LA NEGOCIATION COMMISSION/AIR FRANCE

Le 30 octobre 1990, un accord est intervenu entre la Commission Européenne, le gouvernement français et Air France sur les conditions dans lesquelles cette dernière est autorisée à prendre le contrôle d'UTA et Air Inter. Les négociations duraient depuis février 1990, date à laquelle la Commission avait ouvert la procédure à l'encontre d'Air France.

Le regroupement a été autorisé en échange de l'ouverture à la concurrence d'un grand nombre de lignes, intérieures et internationales (CEE et non CEE), dont on trouvera le détail plus loin. L'accord est conclu pour une durée de 4 ans. La Commission suivra la mise en œuvre des engagements pris du côté français, de façon précise, sur la base de rapports semestriels.

Pour assurer effectivement la concurrence, les mesures suivantes ont été décidées.

1. Trafic Intérieur

Les autorités françaises désigneront au moins une compagnie établie en France, ne faisant pas partie du groupe Air France, pour desservir un ensemble de routes représentant au total plus de la moitié du trafic intérieur:

A compter du 1er mars 1991: Paris-Nice (à partir d'Orly et de CDG)

Paris-Strasbourg

Paris-Bastia

Paris-Ajaccio

A compter du 1er mars 1992: Paris-Marseille

Paris-Toulouse

Paris-Bordeaux

Paris-Montpellier

Air France abandonnera la route Orly-Nice au début de 1991.

Sur les DOM, les autorités françaises feront droit aux demandes régulières et non régulières émanant de compagnies extérieures au groupe Air France.

2. Trafic International

Les routes internationales ouvertes à la concurrence seront déterminées par le gouvernement français en fonction des demandes des compagnies. Dans un premier temps, leur seuil de capacité devra dépasser 40 000 passagers; à partir de 1992, ce seuil minimal sera fixé à 100 000 passagers. Ces dispositions porteront sur:

- 15 routes au 1er mars 1991,

- 15 routes à compter du 1er juillet 1991,

- 10 routes à compter du 1er mars 1992.

Air France et UTA renonceront par ailleurs à certaines lignes actuellement exploitées en cumul. Air France a déjà renoncé à Paris-San Francisco et à Papeete-Los Angeles, au profit d'UTA. UTA renonce, pour sa part, à utiliser des droits de trafic qu'elle n'exploite pas, sur Téhéran et Karachi par exemple.

Pendant les quatre années de l'accord, les autorités françaises accorderont prioritairement à des compagnies françaises extérieures au groupe Air France le droit d'exploiter des routes internationales qui ne sont pas desservies actuellement, sous réserve d'un nombre limité d'exceptions.

Sous réserve de réciprocité, et sur toute route comptant plus de 100 000 passagers (conformément aux règles communautaires de multi-désignation), les autorités françaises accorderont également des droits à d'autres transporteurs communautaires.

3. Attribution des créneaux horaires

Les engagements pris du côté français anticipent sur le code en cours d'élaboration à Bruxelles. Pour les routes intra- et extra-communautaires, les compagnies auront la garantie d'obtenir satisfaction pour une période de 3 ans. Le dispositif mis en place concerne principalement le trafic au départ de l'aéroport de Paris/CDG.

REPRESENTATION DU GROUPE AIR FRANCE

Etat français
AIR FRANCE
(99,38 %)

U.T.A. 70,35%	AIR INTER 72,33%	Participations majoritaires	Participations minoritaires France	Participations sociétés étrangères
Aéromaritime (51,45 %) Revima (100 %) Sodetrol (75 %) CRMA (100 %) Ecole Amaury de la Grange (15,35 %) U.T.H. (49 %) SCVV (50 %) Chargeurs réassurance (33 %)	Interciel Service (55 %) Visit France (65 %) Terminal Elysée (51 %)	Air Charter (80 %) Air France Finance (100 %) Euroberlin France (51 %) JCI (56,3 %) Groupe Méridien (100 %) Servair (94,5 %) SIA (96 %) Sodetair (100 %) Sodexi (60 %) Sotair (71 %) TFI (100 %)	Saresco (30 %) Air Guadeloupe (45 %) Esterel (25 %) SAT (39,7 %) Sercam (33 %) Croixment (20,4 %) Ecole Amaury de la Grange (29 %) TAT (35 %) Selectour Investissement (40 %) Alsavia (11 %)	Amadeus Data (Espagne, 25 %) Seychef (Seychelles, 18,9 %) Doualair (Cameroun, 24,7 %) SAIH (Sénégal, 43 %) Air France partner-leasing (45 %) Sesal (Gabon, 56,7 %) Sodeca (Djibouti, 51,9 %) Air Mauritius (Maurice, 12,8 %) Tunis Air (Tunisie, 5,6 %) Cameroon Airlines (Cameroun, 25 %) Royal Air Maroc (Maroc, 4 %) Austrian Airlines (Autriche, 1,5 %)

Représentation du groupe Air France

ANNEXE 3

ANNEXE 4

Le financement du rachat d'UTA par Air France

Source : questionnaire de la Commission des finances du Sénat

Question : TRANSPORT AERIEN

n° 10 B

Détailler très précisément l'échéancier et les modalités de financement du rachat d'U.T.A.. Comment se traduit cette orientation sur les comptes d'Air France ?

Réponse

1. L'échéancier de l'achat d'UTA par Air France des 1 412 555 actions d'UTA appartenant au Groupe Chargeurs est le suivant :

- achat au Groupe Chargeurs le 22 janvier 1990 de 930 000 titres d'UTA, au cours de 4 083 F par action, soit un total de 3 797 190 000 F, Air France devenant actionnaire d'UTA à hauteur de 54,58 % du capital
- achat de la participation résiduelle (28 % d'UTA) du Groupe Chargeurs, représentant 402 555 actions, en cinq échéances annuelles, la première devant intervenir en février 1991, étant précisé que le Groupe Chargeurs ne peut exercer cette faculté de vente à Air France que dans la limite des plafonds suivants :

. levée de février 1991	230 000 actions au maximum
. " " 1992	220 000 " "
. " " 1993	200 000 " "
. " " 1994	190 000 " "
. " " 1995	180 000 " "

Le prix de cession des actions sera établi en révisant au taux de 6,5 % l'an le prix initial (4 083 francs/action), déduction étant faite des dividendes perçus par Chargeurs S.A. sur ces actions jusqu'à la date de leur cession à Air France.

Conformément à la réglementation relative aux opérations réalisées par l'intermédiaire d'une bourse de valeurs, Air France s'est engagée à racheter à partir du 22 janvier 1990 toutes quantités d'actions d'UTA qui seraient présentées sur le marché par les porteurs autres que le Groupe Chargeurs (procédure de garantie de cours) au même prix que celui consenti à ce dernier.

Au sortir de cette procédure, Air France s'est trouvée détenteur de 278 887 actions supplémentaires, possédant ainsi au total 1 208 887 actions, soit 70,95 % du capital d'UTA. Le débours de la Compagnie a été au total de 4 935 086 000 F.

.../...

2. Le financement immédiat a été assuré par utilisation de la trésorerie d'Air France à hauteur de 2 milliards de francs et par tirage sur des lignes de crédit bancaires pour le solde.

Diverses cessions d'actifs ont été effectuées au cours de l'année pour compléter la part de l'acquisition financée par autofinancement et permettre de mettre progressivement fin aux crédits-relais consentis par les banques.

C'est ainsi que cinq Boeing 747-100 ont été cédés en vente assortie d'une location à une société britannique de location d'avions. Au surplus, un contrat d'acquisition d'un Boeing 747 a été cédé à UTA et divers actifs financiers ont été réalisés.

L'ensemble de ces ventes d'actifs ayant contribué au financement du rachat d'UTA devrait s'élever, à la fin de l'exercice, à 1,7 milliards de francs environ.

En outre, pour la part empruntée, le financement court terme a été relayé par un financement à long terme par émission d'un emprunt obligataire d'un milliard de francs en juin 1990.

Les montants déboursés par la Compagnie Nationale en 1990 pour l'achat d'UTA ont donc été financés à hauteur de 75 % par la trésorerie d'Air France et les cessions d'actifs et à hauteur de 25 % par emprunt à long terme.

Le coût financier lié spécifiquement à l'achat d'UTA peut être estimé - y compris l'incidence de la privation de rémunération sur la trésorerie disponible en début d'année et consacrée à l'achat - de l'ordre de 370 millions de francs sur l'exercice 1990.

Réunie le mercredi 17 octobre 1990, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission des finances du Sénat a procédé à l'examen des crédits de l'Urbanisme, du Logement, des Transports et de la Mer (III. Aviation civile et IV. Météorologie) pour 1991. Les crédits ont été réservés.

Réunie le 20 novembre 1990, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission a procédé à l'examen définitif du projet de loi de finances pour 1991 soumis au vote de l'Assemblée nationale en application de l'article 49-3 de la Constitution.

La Commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits pour 1991 de l'Aviation civile et de la Météorologie.