

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

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

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 1986, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 34

Urbanisme, Logement et Transports

II. Transports.

2. AVIATION CIVILE

4. METEOROLOGIE

Rapporteur spécial : M. Jean-François PINTAT.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) ; 2951 et annexes, 2987 (annexe n° 42), 2992 (tome XVIII), et in-8° 895.

Sénat : 95 (1985-1986)

SOMMAIRE

	Pages
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	5
EXAMEN EN COMMISSION	6
INTRODUCTION	7
CHAPITRE I. PRESENTATION DU PROJET DE BUDGET ..	9
<i>A) Présentation générale</i>	9
<i>B) Principales mesures nouvelles</i>	10
CHAPITRE II - OBSERVATIONS	13
I. EVOLUTION DU BUDGET - GENERALITES	13
II. TRANSPORTS AERIENS	14
<i>A) Air France confirme son redressement financier</i>	15
1) Les résultats pour 1984 sont très positifs	15
<i>a) Résultats</i>	15
<i>b) Facteurs</i>	15
2) Perspectives	16
<i>a) A court terme - perspectives satisfaisantes</i>	16
<i>b) A moyen terme - motifs de préoccupation</i>	18

B) Air Inter - Résultats positifs mais en baisse	19
1) Résultats	19
2) Perspectives	21
a) <i>A court terme</i>	21
b) <i>A moyen terme</i>	21
 III. CONSTRUCTION AERONAUTIQUE	 21
A) Présentation	21
1) Crédits	21
2) Conjoncture internationale	22
 B) La société Aérospatiale	 24
1) L'année a été décisive pour l'Aérospatiale	24
2) Résultats	25
3) Perspectives	25
a) <i>Perspectives générales</i>	26
b) <i>Programme Airbus A.320</i>	28
c) <i>Programme ATR 42</i>	29
 C) La SNECMA	 29
1) Les succès commerciaux sont exemplaires	29
2) Les perspectives sont satisfaisantes malgré quelques incertitudes	30
a) <i>L'endettement obère les résultats</i>	30
b) <i>Les apports en capital de l'Etat se confirment mais à un niveau réduit</i>	30
c) <i>Les avances budgétaires retrouvent un niveau satisfaisant</i>	31
d) <i>La motorisation de l'Airbus A 320</i>	32
e) <i>Les filiales</i>	33

<i>D) La société des Avions Marcel Dassaut</i>	33
IV. DIVERS.	34
<i>A) Aéroport de Paris - Le remboursement anticipé des prêts du FDES</i>	34
<i>B) L'aviation légère et sportive - Les suites incertaines du rapport Parmantier</i>	35
V. METEOROLOGIE	35

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1) En dépit d'une évolution satisfaisante (+ 9 % par rapport à 1985), la commission observe que en francs constants, le projet de budget pour 1986 retrouve son niveau de 1981, et rappelle que l'évolution heurtée des dotations depuis cinq ans ôte une large part de crédibilité à l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

2) L'effort de l'Etat pour associer les banques aux programmes aéronautiques à risques doit être encouragé.

3) Air France confirme son redressement financier et aborde le renouvellement de sa flotte dans de bonnes conditions.

4) La situation d'Air Inter est restée satisfaisante en dépit d'une nette baisse des indicateurs d'activité et de rentabilité, à l'origine de laquelle, comme le confirme un rapport particulier de la Cour des comptes, l'évolution des frais de personnel n'est peut-être pas totalement étrangère.

5) La société Aérospatiale enregistre une amélioration notable, tant sur le plan commercial que financier. D'excellents résultats sur les programmes lourds (Airbus) ne doivent pas faire oublier les difficultés réelles que la société éprouve sur d'autres secteurs, notamment les hélicoptères et l'ATR 42. Une vigoureuse action commerciale doit, sur ce point, être encouragée.

6) Le poids de l'endettement et l'insuffisance de fonds propres de la SNECMA continuent d'obérer les comptes de la société en dépit d'un remarquable succès commercial. Votre commission regrette que les pouvoirs publics n'aient pas jugé utile d'ouvrir le capital de la société.

7) La commission déplore l'attitude singulièrement stricte de l'État à l'égard de la société des avions Marcel Dassault

8) Les crédits de l'aviation légère et sportive s'infléchissent de façon sensible, en contradiction avec les orientations du rapport de notre

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le jeudi 30 octobre 1985 sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

A l'issue de l'exposé de M. Jean-François Pintat, M. Edouard Bonnefous, président, a rappelé que l'exploitation du Concorde était trop souvent présentée comme « bénéficiaire » ce qui, compte tenu du coût du programme (34 milliards de francs 1983), constituait un abus de langage.

La commission a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits pour 1986 de l'aviation civile et de la météorologie.

INTRODUCTION

Depuis 3 ans, l'industrie aéronautique subissait le contrecoup de la crise et l'effet de cycle, propre à la construction aéronautique.

1984-1985 marque une rupture sensible. L'environnement économique mondial a présenté un aspect globalement favorable. Les transporteurs dégagent à nouveau des bénéfices importants, - 500 millions de dollars en 1984 - et ont recommencé à investir prudemment. Différents programmes ont été lancés ou poursuivis. Pour les principales entreprises sous la tutelle de l'Etat, les résultats ont été satisfaisants (Air Inter), encourageants (Aérospatiale), stimulants (Air France), ou remarquables (SNECMA).

Le chiffre d'affaires total consolidé de la profession (civil et militaire) s'établit à 68 milliards de francs (+ 13,6 % par rapport à 1983).

- . 60 % est réalisé à l'exportation.
- . L'industrie aéronautique emploie 127.800 personnes.

La reprise devrait se confirmer en 1985 et 1986. **Le marché, évalué à près de 9 000 avions d'ici la fin du siècle, équivaut à la vente d'un avion par jour pendant vingt ans.**

CHAPITRE I :
PRESENTATION DU PROJET DE BUDGET
POUR 1986

A. PRESENTATION GENERALE

Le budget de l'Aviation civile, soit 4.696 millions de francs, représente 9 % du budget total des transports. Il est en augmentation de + 9,4 % par rapport à 1985, soit + 5,7 % en francs constants.

Cette évolution générale, satisfaisante, après une baisse en francs courants en 1985, recouvre des évolutions très divergentes :

- les moyens de fonctionnement (2.003 millions de francs, soit 42 %) diminuent fortement : - 8,9 %. Cette diminution résulte principalement de la suppression de 118 emplois dans le cadre du redéploiement des effectifs.

- les crédits d'intervention, 127 millions de francs, soit 2,7 % du total, sont amputés de 28 %. Cette baisse affecte tant la subvention d'équilibre au budget annexe de la navigation aérienne, que les subventions au transport aérien.

- les dépenses en capital sont fortement majorées, tant en crédits de paiement (+ 31 %) qu'en autorisations de programme (+ 26 %). A noter toutefois que 1985 avait connu une baisse sensible sur les deux postes (respectivement - 13 % et - 9,7 %).

**RECAPITULATION GENERALE DES CREDITS
DE L'AVIATION CIVILE**

	Montant (millions de francs)	Part dans le total des crédits	Variation 1985/1986
Moyens de fonctionnement	2 002,9	42,7 %	- 8,9 %
Interventions (subventions au transport aérien)	127,6	2,7 %	- 28 %
Dépenses en capital (aides à la construc- tion aéronautique.....)			
C.P.	2 565,5	54,6 %	+ 31 %
A.P.	(2 763,6)	(100 %)	(+ 26 %)
TOTAL (crédits de paiement)	4 696,1	100 %	9,4 %

B. PRINCIPALES MESURES NOUVELLES

1) Interventions publiques : baisse de la subvention d'équilibre au profit du budget annexe de la navigation aérienne.

La navigation aérienne fonctionne depuis 1985 avec un budget annexe. Les ressources propres du service ont été complétées en 1985 par la création d'une redevance pour services terminaux.

. Cette création a permis de réduire sensiblement la contribution propre de l'Etat sous la forme de **subvention d'exploitation**, qui passe de 439 millions de francs en 1985 à 149 millions de francs en 1986.

2) Transports aériens. Les subventions aux compagnies aériennes sont réparties comme suit :

- 102,1 millions de francs versés à Air France, pour l'exploitation du Concorde au titre de la dotation d'amortissement (151 millions de francs en 1985). Cette réduction est conforme au contrat de plan passé entre l'Etat et la compagnie.

- 2,4 millions de francs versés à Air Inter, pour l'exploitation de Mercure.

- 8,1 millions de francs versés à des compagnies des DOM-TOM.

3) Construction aéronautique. La nouvelle répartition des crédits, constituée pour l'essentiel d'avances remboursables en cas de succès, est due :

- à la montée en puissance du programme Airbus A 320 (1240 millions de francs en 1986, soit un quasi-doublement par rapport à 1985)

- au soutien actif de la SNECMA (moteur CFM 56 et plan d'action technologique)

- au soutien au programme civil Falcon 900 des avions Marcel Dassault.

TABLEAU RECAPITULATIF DES PRINCIPAUX PROGRAMMES DE CONSTRUCTION AERONAUTIQUE (Avances remboursables)

Programmes	Autorisations de programmes (millions de francs)	% dans le total des crédits	Variation par rapport à 1985
Ensemble construction aéronautique	2 652	100 %	+ 29 %
Airbus A 320	1 240	47 %	+ 94 %
Airbus	103	4 %	- 50 %
ATR 42	75	3 %	- 27 %
CFM 56	525	20 %	+ 25 %
Falcon 900	275	10 %	+ 37 %

4) Formation aéronautique. Aviation légère et sportive. L'infléchissement des crédits en faveur de l'aviation légère et sportive se confirme en 1986 : les crédits baissent de 15 %, soit 13,1 MF contre 15,5 MF en 1985.

AVIATION CIVILE

Structure et évolution des dotations budgétaires

(MF : millions de francs)

ACTIONS	Dépenses ordinaires et crédits de paiement pour les dépenses en capital			Autorisations de programme	
	Part dans total des crédits	Crédits demandés pour 1986 (MF)	Variation par rapport à 1985	Demandée pour 1986 (MF)	Variation par rapport à 1985
AVIATION CIVILE					
22. Transport aérien	2,4 %	112,7	- 30 %	—	—
23. Construction aéronautique	52,6 %	2 471	+ 34 %	2.662	+ 28,8 %
24. Navigation aérienne (circulation en route)	24,9 %	1 167,1	- 14 %	-	-
25. Bases aériennes et navigation aérienne (approche et atterrissage)	7,3 %	342,4	- 3 %	78,5	- 16 %
26. Formation aéronautique	3,5 %	165	- 3 %	12,7	- 15 %
60. Administration générale	9,3 %	437,9	+ 1 %	10,4	- 20 %
TOTAL AVIATION CIVILE	100 %	4 696,1	+ 9,4 %	2.763,6	+ 26,2 %
METEOROLOGIE	100 %	685	+ 2 %	107	- 20 %

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

CHAPITRE II :

OBSERVATIONS

I - EVOLUTION DU BUDGET - GENERALITES

Un budget en augmentation générale de 9 %, comportant une redistribution sensible des dépenses au profit des crédits de construction aéronautique ne peut que donner satisfaction à votre commission.

Cette appréciation doit être corrigée par deux éléments :

- D'une part, en francs constants, le budget de 1986 ne fait que retrouver son niveau de 1981.

BUDGET DE L'AVIATION CIVILE - EVOLUTION DES CREDITS

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Total budget (MF)	3 247	4 225	5 034	4 582	4 293	4 986
Variation (n/n-1)		+ 30 %	+ 19 %	- 9 %	- 6 %	+ 9 %
Evolution en francs courants (1981 - 100)	100	130	155	141	132	144
Evolution en francs constants (1981 = 100)	100	118,5	129,3	110	98	103

Observations : il s'agit d'une comparaison loi de finances initiale sur loi de finances initiale sans prendre en compte les changements de structure ou d'imputation (ex : BANA)

- D'autre part l'évolution chaotique des dotations et le décalage fréquent entre le budget de l'aviation civile voté par le Parlement et le budget réalisé ôte une large part de crédibilité à l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

DEPENSES EN CAPITAL
(Autorisations de programme - en millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985 (1)	1986
Dotation inscrite dans la loi de finances	1 640	2 450	3 220	2 715	2 189	2 763
Variation par rapport à l'année précédente (1)		+ 50 %	+ 31 %	- 16 %	- 9,7 %	+ 26 %
Pourcentage d'annulations en cours d'année.....		25 %	24 %	12,6 %		

● Enfin, les pouvoirs publics ont entamé une action de débudgétisation dont il faut cette fois se féliciter, en tentant d'associer les banques aux programmes aéronautiques en cours, notamment l'Airbus A 320 et le CFM 56-5 afin de compléter les avances remboursables de l'Etat.

Cette évolution doit être encouragée. Elle répond d'ailleurs à la vocation de tout système bancaire, fut-il nationalisé. Cette évolution très importante fera l'objet d'un examen attentif lors de la prochaine loi de finances.

II - TRANSPORT AERIEN

Avec 8 % de croissance en tonnes kilomètres, le trafic mondial a connu en 1984 son meilleur résultat depuis 1979. Cette croissance a surtout bénéficié au fret.

Dans ce contexte général de reprise, le transport aérien français marque une progression inférieure à celle enregistrée au plan mondial. Ce contraste touche surtout le trafic passagers. Les résultats financiers demeurent cependant positifs et le redressement d'Air France depuis 1983 est significatif.

C'est dans ce contexte, partiellement favorable mais irrégulier, que les compagnies doivent se préparer au renouvellement de leur flotte à la fin de la décennie.

(1) à structure constante (Navigation aérienne exclue).

A. AIR FRANCE CONFIRME SON REDRESSEMENT FINANCIER

1) Les résultats pour 1984 sont très positifs

a) Les résultats ont dépassé toutes les prévisions.

La compagnie a dégagé en 1984 un résultat bénéficiaire de 533,3 millions de francs en très nette amélioration par rapport à celui de 1983 (87,2 millions de francs).

L'excédent brut d'exploitation s'est accru de 28 % atteignant en 1984 3938 millions de francs, soit plus de 14 % du chiffre d'affaires.

Ces bons résultats d'exploitation ont permis

- de dégager une capacité d'autofinancement accrue (3 134 millions de francs soit 11,3 % de la production),

- d'améliorer à nouveau la situation financière de l'entreprise dont les frais financiers nets sont tombés à 3,4 % du chiffre d'affaires, contre 4,1 % en 1983, et dont le rapport entre l'endettement à long terme (crédit-bail inclus) et les fonds propres est passé de 3,1 en 1983 à 1,9 à fin 1984.

b) Facteurs. Ces bons résultats sont liés :

- pour les recettes, à l'augmentation de deux points du coefficient d'occupation des vols (68 % contre 66 % en 1983), et à celle du trafic de fret : + 14,9 % contre + 1,1 % pour le trafic passagers ;

- pour les dépenses :

- à une baisse du prix en dollars du carburant, qui a plus que compensé la hausse de la monnaie américaine. Le poste carburant représente 21,91 % du total des dépenses, contre 22,38 % en 1983 ;

- à une baisse des taux d'intérêts et des remboursements d'emprunts anticipés, grâce à l'amélioration de la trésorerie.

c) Deux résultats particuliers sont à noter :

- les neuf filiales d'Air France sont toutes bénéficiaires (+ 30 millions de francs au total, dont 10 millions de francs de bénéfice pour la seule société des hôtels Méridien) ;

- l'exploitation du Concorde enregistre des progrès significatifs. L'exploitation purement commerciale, avant amortissements et frais financiers, dégage des bénéfices non négligeables : 31 MF en 1983, 66 MF

en 1984. Les perspectives sont plus favorables encore : le bénéfice serait de l'ordre de 80 MF en 1985 et la compagnie envisage d'exploiter en 1986 un appareil supplémentaire en fret.

Ce jugement doit cependant être atténué par deux considérations : si l'Etat supprime en 1986 son « support en service » (30 MF en 1985), il continue de prendre à sa charge les amortissements et frais financiers (102 MF en 1986). Le bénéfice n'est encore que celui du « petit équilibre ». Le grand équilibre devant être atteint dans les années 1987-88, lorsque le bénéfice d'exploitation dépassera l'amortissement.

- La commission croit utile de rappeler, afin d'éviter d'excessifs débordements de satisfaction, que le coût total du programme Concorde (1960-1986), pour la seule part française, est de l'ordre de 13,5 milliards de francs courants, soit 34 milliards de francs (francs 1983). (1)

RESULTATS D'EXPLOITATION DU CONCORDE (milliers de francs)

	1983	1984
Recettes	499.961	591.480
Dépenses	468.630	525.237
Total Compagnie (avant amortissements et charges financières)	31.331	66.243
Amortissements et charges financières	- 159.939	- 140.322
Résultat	- 128.608	- 74.079
Contrepartie	159.939	106.593
TOTAL NET POUR AIR FRANCE	+ 31.331	+ 32.514

2) Perspectives

a) A court terme : les perspectives sont, dans l'ensemble, satisfaisantes.

- D'une part, les prévisions sont proches des résultats prévisionnels du contrat de plan (bénéfice de l'ordre de 450 MF après impôt et participation), malgré une stabilisation du trafic passager. La création d'une classe « club » sur le réseau Proche-Orient, un allègement du poids des sièges devraient à eux seuls permettre une amélioration de 13 millions de francs et 4,9 millions de francs. (Ce dernier par réduction des dépenses de carburant).

Les variations de taux de change continuent d'avoir une incidence notable sur les résultats, notamment du fait de l'importance de la dette en dollars (41 % du total). Il convient néanmoins de tenir compte d'autres monnaies étrangères dont les variations viennent en atténuer les effets.

(1) Ces 13,5 milliards se répartissent comme suit :
 - développement - années 1962 à 1977 : 8,4 milliards
 - construction - années 1975 à 1979 : 2,4 milliards
 - rapport en service - années 1980 à 1985 : 0,5 milliards

- D'autre part, avec une capacité d'autofinancement accrue, la compagnie a pu se désendetter largement et se préparer à aborder une nouvelle période d'investissements lourds.

Les commandes d'appareils sont prévues comme suit :

Commandes 1985 :

- 4 A 320 livrables en 1988
- 1 B 747 combiné livrable en 1987
- 2 B 737 livrables en 1986

Commandes 1986 :

- 6 A 320 livrables en 1989
- 2 A 310 livrables en 1988
- 1 B 747 livrable en 1988.

TABLEAU DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS D'AIR FRANCE
(en millions de francs)

	1984	1985	1986
EMPLOIS			
Investissements	1 708	2 228	2 895
Remboursements d'emprunts	1 494	1 070	1 218
Autres emplois	143	120	130
TOTAL	3 345	3 418	4 243
RESSOURCES			
Capacité d'autofinancement	3 134	3 018	2 773
Apports de fonds propres	200	150	50
Autres ressources à caractère définitif	669	180	150
Financements extérieurs	67	103	96
Variation du fonds de roulement	- 725	- 33	+ 1174
TOTAL	3 345	3 418	4 243

- Enfin, la question du pilotage à deux paraît réglée. La flotte B 737 est exploitée depuis 1983 avec un équipage à deux. Le coût supplémentaire d'un troisième homme aurait dépassé 0,45 millions de francs par an. (1)

Une solution identique paraît acquise pour l'Airbus A.320.

Votre Commission qui s'était longuement interrogée sur cette question, exprime sa plus vive satisfaction devant ce choix.

b) A moyen terme, il reste quelques motifs de préoccupation.

● en premier lieu, les comparaisons internationales ne sont pas toutes favorables à la compagnie.

	AIR FRANCE	BRITISH AIRWAYS	LUFTHANSA
Variation de trafic (PKT) 1984/1983 (en %)	+ 2,6 %	+ 7,4 %	+ 6,6 %
Résultats d'exploitation avant frais financiers (millions de dollars) 1984	+ 172	+ 285	+ 214
Production en EPKT (1984/1978)	+ 35,2 %	+ 9,2 %	+ 47,4 %
Effectifs (1984/1978)	+9,5 %	-33,8 %	+ 10,7 %
Productivité (1984/1978)	+ 23,4 %	+ 65 %	+ 33,3 %

Ainsi, le rythme de croissance d'Air France est globalement positif, mais il reste inférieur à celui de plusieurs autres compagnies européennes, concurrentes directes. Il y a, à cela, plusieurs raisons :

- l'évolution de la production intérieure brute en France est demeurée en retrait de un point par rapport à celle de la R.F.A., un peu moins par rapport à la Grande-Bretagne ;

(1) A titre indicatif le coût pour une compagnie, calculé au 1er janvier 1985 d'après les barèmes d'Air France, sur le plan des traitements (y compris les charges sociales et non compris les frais de déplacement) est de l'ordre de :

- pour un équipage à 3 (1 commandant de bord, un copilote, un mécanicien navigant) sur B 737 : 1,75 MF ;
 pour un équipage à 2 sur B 737 : 1,3 MF
 - sur un Airbus : équipage à 3 : 2,0 MF
 équipage à 2 : 1,45 MF

- Sur le secteur moyen courrier et en particulier en Europe, il semble que le rythme de croissance d'Air France ait été affecté par une certaine faiblesse des trafics France-Europe par opposition à la vitalité des trafics Allemagne-Europe ou Grande-Bretagne-Europe.

- le secteur long courrier international, a faiblement augmenté (3 %) : les réseaux Asie et Atlantique Central d'Air France ont reculé respectivement de 1,7 % et 2,1 %. En outre, les compagnies américaines après une éclipse de plus de dix ans, se sont engagées dans un retour en force sur le réseau atlantique-nord. C'est-là une préoccupation majeure de la société, menacée de surcapacités sur ce réseau dont l'objectif est de rétablir une position dominante face aux compagnies européennes.

● en second lieu, il existe quelques motifs d'inquiétude quant au devenir du cadre réglementaire de la profession (déréglementation).

Les accords intervenus jusque là (accord du 27 septembre 1985) sont toutefois encore de portée limitée. Outre un accord bilatéral entre la France et la Grande-Bretagne, les compagnies européennes ont donné un avis au Conseil des Ministres de la C.E.E. visant à établir deux zones de flexibilité dans les tarifs promotionnels.

Sur le réseau d'Atlantique Nord qui représente 19 % du trafic, les menaces de déréglementation pourraient être beaucoup plus graves.

B. AIR INTER - RESULTATS POSITIFS MAIS EN BAISSSE

La situation financière d'Air Inter est restée satisfaisante malgré une nette baisse de la rentabilité et des indicateurs d'activité :

1) Résultats

a) Activité

Air Inter a transporté en 1984 10.253.963 passagers, soit 2,2 % de plus qu'en 1983. Le rythme de progression de son trafic, qui avait atteint 8,6 % en 1983, s'est donc fortement ralenti en 1984 et n'a pu atteindre l'objectif prévu de 5 %. C'est la plus faible progression depuis 10 ans.

Ce résultat s'explique notamment par l'évolution défavorable du revenu des ménages et par la concurrence du TGV, dont le plein effet s'est fait sentir après la mise en service du deuxième tronçon à la fin de 1983 : sur l'ensemble des lignes en concurrence avec le TGV, le nombre de passagers transportés a diminué de 6,5 % par rapport à 1983, alors qu'il progresse de 6 % sur les autres lignes.

Le tonnage de frêt transporté a au contraire connu la plus forte croissance depuis 3 ans, augmentant de 11,5 % par rapport à 1983 (+ 3,9 % en 1983, + 8,8 % en 1982).

b) Résultats financiers

La situation d'Air Inter en 1984 est restée équilibrée. Le bénéfice net après impôt s'est établi à 2,3 millions de francs (22,3 millions de francs en 1983).

La marge brute d'autofinancement s'est élevée en 1984 à 391 millions de francs soit 7,7 % du chiffre d'affaires hors taxes, au lieu de 396,9 millions de francs en 1983 (8,5 % du chiffre d'affaires HT).

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

L'évolution des frais de personnel qui avait attiré l'attention de la Commission l'année dernière n'est peut-être pas totalement étrangère à la relative faiblesse des résultats financiers.

AIR INTER - Evolution du personnel (1)

	1982	1983	1984	(1984/ 1982)
Effectif	6 300	6 805	7 025	+11,5 %
Masse salariale (MF)	1 285	1 592	1 800	+ 40 %
Part des charges de personnel dans le chiffre d'affaires	31,9 %	34 %	35,6 %	

(1) source D.G.A.C.

Cette situation a d'ailleurs été évoquée par la **Cour des comptes**, dans un rapport particulier consacré à Air Inter (exercices 1980 à 1982).

Jugeant l'augmentation des effectifs et des frais de personnels, la Cour estime que « même si ces accroissements s'expliquent dans certains cas (P.N.C.) par l'introduction d'avions plus gros porteurs et par l'expansion de l'activité, la Cour constate qu'ils résultent essentiellement des mesures prises pour favoriser le développement de l'emploi. Elle souhaite que ne soient pas perdues de vue pour autant les exigences d'une indispensable amélioration de la productivité ».

2) Perspectives

a) A court terme : pour 1985, la tendance d'évolution du trafic (+ 1 % au premier semestre) est inférieure à l'objectif (+ 4,7 % sur l'année) mais les résultats financiers devraient rester bénéficiaires. Le trafic a subi en début d'année les conséquences des mauvaises conditions météorologiques.

En outre des événements circonstanciels ont perturbé le second semestre, notamment les grèves des contrôleurs aériens des 5, 18 et 19 septembre 1985, qui ont fait perdre chacune de l'ordre de 30.000 passagers par jour, soit une recette totale nette de 9 millions de francs, ainsi que les grèves du personnel navigant technique des 15 et 16 octobre.

L'amélioration du trafic en fin d'année et surtout le développement du fret et les perspectives dans ce domaine apparaissent en revanche très satisfaisants. Ils témoignent d'une saine adaptation de la Compagnie à son environnement.

b) A moyen terme : la compagnie doit se préparer au renouvellement de sa flotte : 10 Airbus A 320 (+ 14 options), livrables à partir de 1988. Le plan de financement n'est pas arrêté. En outre, la question du pilotage paraît toujours en suspens... ; l'équipage à deux s'est généralisé dans le monde entier ; il représente un moindre coût d'exploitation et **constitue une réalité que la France ne peut ignorer**. La commission soutient très vivement toutes les initiatives que la direction et la présidence d'Air Inter pourront prendre en ce sens.

L'Etat a signé le 5 juillet 1985 une convention avec la compagnie Air Inter. Selon l'article 7 de cette convention, la compagnie mettra en oeuvre un programme d'amélioration de la productivité, établi notamment par comparaison avec les performances des autres compagnies aériennes, françaises ou étrangères. Un bilan sur l'évolution de la productivité sera établi chaque année.

III - CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

A. PRESENTATION

1) Les crédits affectés à la construction aéronautique, qui sont pour l'essentiel des avances remboursables, représentent plus de la moitié du budget total de l'aviation civile (52 %) et près de 95 % des dépenses en capital. Ces crédits augmentent de façon très sensible : + 34 % en crédits de paiement, + 28,8 % en autorisations de programme.

Le chapitre 53-22 du budget donne la répartition annuelle des crédits de construction aéronautique, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau page suivante.

2) Les sociétés de construction aéronautique sont en passe de se sortir d'une situation très difficile.

Les compagnies aériennes ont réalisé en 1984 des bénéfices importants et sont en meilleure situation pour procéder à de nouvelles commandes, rendues nécessaires par le vieillissement des flottes et la croissance prévisible du trafic estimée à 5 % par an. Si cette hypothèse se réalise, ce sont en effet pas moins de 9 000 avions de lignes qu'il faudra produire au cours des 20 prochaines années. Les premières estimations pour 1986 devraient toutefois infirmer cette hypothèse et la situation des compagnies pourrait à nouveau se dégrader.

Les 18 derniers mois ont été marqués par un montant substantiel de prises de commande d'avions de transport et un certain nombre de décisions ou d'événements importants pour l'ensemble de notre industrie aéronautique civile : lancement de l'A 320 et de son moteur CFM 56-5, mise en service de l'A 300-600 ; premier vol de l'A 310-300, de l'ATR 42, du Falcon 900 ; mise en service du CFM 56-3 sur le Boeing 737-300.

Pour la seule construction, le chiffre d'affaires civil s'est élevé à 17,8 milliards de francs, en augmentation de 23 % par rapport à 1983.

CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE CIVILE (milliards de francs courants).

	1980	1981	1982	1983	1984
Chiffres d'affaires total (1)	7,36	10,7	16,36	15,1	17,8
Exportations (2)	5,58	9,1	14,9	12,9	14,2
Part des exportations (2/1)	75,8 %	85 %	91 %	85 %	80 %

CRÉDIT DE CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

(En milliers F)

Chapitre	Article	Actions	Intitulés	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		CRÉDITS DE PAIEMENT			
				Dotations 1985	Demandées pour 1986	Dotations 1985	Demandés pour 1986		
	1986						Services votés	Mesures nouvelles	Total
53-22			<i>Programmes aéronautiques civils. — Etudes et développements</i>						
	11	23	Concorde. — Développement.....	"	"	"	"	"	"
	12	23	Concorde. — Série.....	"	"	"	"	"	"
	13	23	Airbus.....	206.500	103.000	230.000	30.450	69.550	100.000
	15	23	Études et recherches de base.....	120.000	90.000	70.000	80.000	50.000	130.000
	16	23	A 320.....	640.000	1.240.000	568.000	157.375	892.625	1.050.000
	17	23	Concorde. — Support en service.....	28.000	"	28.000	"	"	"
	18	23	Falcon 900.....	200.000	275.000	200.000	"	250.000	250.000
	19	23	ATR 42.....	103.000	75.000	104.000	34.250	55.750	90.000
	21	23	Dauphin.....	30.000	14.000	27.000	6.000	8.000	14.000
	22	23	Ecureuil bimoteur.....	20.000	5.000	18.000	6.000	2.000	8.000
	23	23	<i>Super puma (ancien).....</i>	"	"	"	"	"	"
	24	23	Ecureuil monomoteur.....	24.000	10.000	22.000	3.000	3.000	6.000
	31	23	CFM 56.....	420.000	525.000	380.000	92.828	410.372	503.000
	32	23	<i>Moteur makila (1.800 CV ancien).....</i>	"	"	"	"	"	"
	34	23	TM 333.....	15.000	"	14.000	5.000	"	5.000
	35	23	TM 319.....	16.000	10.000	15.000	4.000	7.000	11.000
	40	23	Investissements dans les établissements d'État.....	5.000	12.000	5.000	"	11.000	11.000
	51	23	Développements technologiques probatoires.....	100.000	124.000	52.000	65.000	50.000	115.000
	52	23	Plan d'action technologique « moteurs civils ».....	50.000	70.000	30.000	33.000	37.000	70.000
	60	23	Équipements de bord.....	74.000	90.000	64.000	50.000	40.000	90.000
	70	23	Aviation légère.....	8.000	9.000	7.000	5.000	3.000	8.000
			Totaux.....	2.059.500	2.652.000	1.834.000	571.703	1.889.297	2.461.000

B. LA SOCIETE AEROSPATIALE : UNE AMELIORATION NOTABLE

1) L'année a été décisive pour l'Aérospatiale.

La société a dû faire face pendant quelques années à une conjoncture très déprimée. 32 Airbus se trouvaient encore en stock au 30 juin 1984.

L'intérêt manifesté par plusieurs compagnies a permis de stopper la baisse d'activité et de rétablir la situation financière de la société.

C'est en particulier le cas du **contrat PAN AM**.

1. Ce contrat représente, 7 ans après la vente de l'Airbus à Eastern Airlines, le deuxième succès enregistré par le consortium auprès d'une compagnie majeure américaine.

2. La commande, annoncée en septembre 1984 et confirmée en mai 1985, porte sur la livraison de :

- 25 A 310-300 (12 fermes et 13 options) : 6 par an à partir de 1987,
- 50 A 320 (16 fermes et 34 options) : 10 par an à partir de 1989,
- 12 A 300-B4 et 4 A 310-200. Ces 16 appareils ont été vendus à des sociétés de leasing qui les louent, via une filiale américaine d'Airbus Industrie, à Pan am.

3. La livraison des 12 A 300-B4 et des 4 A 310-200 a permis d'écouler dans de bonnes conditions financières des appareils stockés à la suite d'annulations de commandes, et a contribué de façon significative à améliorer la trésorerie et les résultats de l'Aérospatiale.

La fabrication des A 310-300 et des A 320 apportera à partir de l'an prochain une contribution importante au plan de charge de l'Aérospatiale. En outre, cette nouvelle percée de l'Airbus sur le difficile marché américain ne peut avoir qu'un effet d'entraînement favorable sur l'ensemble des compagnies aériennes.

4. Compte tenu des dispositions contractuelles, *c'est en 1988 que la première option devrait être confirmée par Pan Am.*

La vente des 12 A 310-300 et des 16 A 320 commandés ferme procurera à la France sur la période 87-90 une rentrée nette de devises de plus de 250 M\$, aux conditions actuelles, auxquelles s'ajouteront 400 M\$ si toutes les options sont levées. Ces montants, exprimés en dollars, seront révisés selon les indices économiques américains. Leur contrevaieur en francs dépendra de la parité franc/dollar au moment des livraisons.

2) Résultats

Le **chiffre d'affaires** en 1984 s'est élevé à 25.139 millions de francs, en augmentation de 9,9 % par rapport à 1983. Les exportations ont représenté 61,5 % du total. Le total des **commandes** reçues s'élève à 20.150 millions de francs, soit une progression de 56 % !

Le résultat dégagé au cours de l'exercice 1984 s'élève à + 332 millions de francs après inscription d'une créance de 281 millions de francs sur l'Etat au titre du carry-back. L'exercice 1983 s'était soldé par un déficit de 357 millions de francs.

L'endettement brut de l'Aérospatiale a diminué de 943 millions de francs en 1984. La trésorerie a évolué de façon favorable et l'endettement net auprès des banques et organismes financiers est de 5100 millions de francs à la fin de 1984 contre environ 8100 millions de francs à la fin de l'exercice 1983.

Les frais financiers sont restés autour de 3,5 % du chiffre d'affaires.

AÉROSPATIALE – ENDETTEMENT

(Millions de francs)

	1983 (1)	1984
Endettement brut auprès des banques et organismes financiers au 31 décembre	9 127	8 184
Intérêts et charges assimilées	801	857

(1) Chiffres retraités suivant les règles du nouveau plan comptable.

3) Perspectives

a) Perspectives générales.

● Commandes :

L'Aérospatiale est naturellement tributaire des commandes reçues par Airbus Industrie (la part française à la construction des Airbus varie de 28 % pour les modèles équipés de moteurs Pratt et Whitney, à 31 % pour les modèles équipés de moteurs General Electric).

Au 1er octobre 1985, les résultats commerciaux s'établissaient comme suit :

A 300, A 300-600 :	274 ventes (ventes fermes ou lettres d'intention)
A 310	: 116 ventes
A 320	: 110 ventes

Ainsi, on vient de dépasser, en octobre 1985, les 500 ventes fermes d'Airbus.

La société a reçu 24 commandes en 1984, 100 commandes en 1985. 60 % du chiffre d'affaires, 70 % des prises de commandes sont destinés à l'exportation.

● **Point d'équilibre :**

Les perspectives commerciales sont encourageantes et le point d'équilibre (c'est-à-dire le nombre de livraisons nécessaires pour que les dépenses cumulées de développement, d'industrialisation et de fabrication soient contrebalancées par les recettes cumulées) sera approchée avant la fin de la décennie.

- le point d'équilibre du A 300 et A 310 est de 550 avions. Il y en a déjà 390 vendus.

- le point d'équilibre de l'A 320 est de 600 avions. Trois ans avant sa mise en service il y en a déjà 110 vendus, plus 124 options. Nota, le point d'équilibre est supérieur à celui des A 300 et A 310 car il s'agit d'un nouvel appareil à petit fuselage (la marge de la compagnie est inférieure).

Ce rang est calculé en supposant un taux moyen du dollar de 8 F et des conditions économiques identiques en France et aux Etats-Unis. **Ce rang d'équilibre se déplace d'environ 100 unités en moins ou en plus pour 1 dollar = 9 F ou 1 dollar = 7 F respectivement.**

On peut noter à cet égard qu'au tout début du programme Airbus, nos industriels étaient pénalisés par la conjonction d'un dollar très faible et d'une hausse des coûts de production supérieure à celle de leurs concurrents américains. Depuis quelques années, en revanche, la hausse des coûts a été plus que contrebalancée par les niveaux très élevés atteints par le dollar.

● **Financement :**

La **part de l'Etat** dans le coût du développement se réduit dans le cas des derniers programmes (A 310-300, version long courrier de l'A 310 mis en service en 1983. L'A 310-300 a effectué son premier vol le 8 juillet 1985 et sera mis en service à la fin de l'année).

**COMMANDES ET COUT DE DEVELOPPEMENT
DU PROGRAMME AIRBUS**

	A 300 B2-B4	A 300-600	A 310-200	A 310-300
Commandes au 30.6.85	239	30	81	38
Livraisons au 30.6.85	238	14	69	-
Coût de développement (MF courants)	2 452	1 002	2 765	690
Aide de l'Etat à la fin du programme (MF courants)	2 452	668	2 765	415
	(soit 100 %)	(soit 66 %)	(soit 100 %)	(soit 60 %)

Dans le cas de l'Airbus A 320, il est envisagé de compléter ce financement public par un financement bancaire. Votre commission soutient cette initiative qui répond à la vocation de tout système bancaire, fut-il nationalisé.

Il apparaît cependant que cette opération soulève quelques difficultés, en raison des garanties (exceptionnelles ?) dont souhaite s'entourer la seule banque intéressée par le projet. Il convient également de noter que les crédits « débudgétisés » déjà prévus en 1985 n'ont pas été versés (350 MF).

b) Le carnet de commandes de l'Airbus A 320 est au 31 octobre 1985 de 109 ventes fermes (ou lettres d'intentions) et 125 options, se répartissant comme suit, selon le type de motorisation :

	Commandes fermes		Options	
	CFM 56	V 2500	CFM 56	V 2500
AIR FRANCE	25		25	
AIR INTER	10		14	
BRITISH CALEDONIAN	7		3	
CYPRUS AIRWAYS		4		4
INEX ADRIA		5		3
PAN AM		16		34
ANSETT	8		9	
LUFTHANSA		15		25
INDIAN AIR LINE		19		12
TOTAL	50	59	47	88

Le coût de développement du programme, incluant les travaux nécessaires aux différentes versions actuellement commandées, est estimé par les industriels, pour l'ensemble des partenaires, à 1 940 M\$ aux conditions économiques de janvier 1982.

La part attribuée à l'Aérospatiale ressort à environ 39,5 %, soit 765 M\$ ou 4 450 millions de francs, aux conditions économiques de janvier 1982. Compte tenu de l'échéancier de dépenses prévu, et sur la base d'une inflation prévisionnelle de 5 % par an à partir de 1985, la part française des dépenses de développement devrait être d'environ 6 700 millions de francs courants, entre 1984 et 1990. L'aide de l'Etat sera modulée de manière à représenter 85 % des dépenses de développement de 1984, 1985 et 75 % du total soit 5 000 millions de francs environ.

c) **Le programme ATR 42** soulève en revanche quelques interrogations.

Le nombre total des commandes, compte tenu du jeu des annulations et des nouvelles commandes, n'a pratiquement pas évolué depuis 3 ans : 50 avions en novembre 1982, 54 avions en 1985 (+ 30 options). La concurrence est très vive sur le marché, notamment depuis le lancement du Foker 50 et des doutes pouvant être émis sur la capacité financière des compagnies acheteuses. **Néanmoins, d'après les informations recueillies par votre commission, il semble que la société Aérospatiale ait manqué d'un certain dynamisme commercial dans ce domaine.**

L'éventuel intérêt de Boeing pour ce type de marché ne peut qu'accroître les préoccupations de la commission.

C. LA SOCIETE NATIONALE D'ETUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION (SNECMA)

1) Les succès commerciaux de la SNECMA sur les marchés civils sont exemplaires

Les commandes civiles ont fait un bond exemplaire, de 1,4 à 7,5 milliards de francs. Les commandes totales ont doublé. Ce succès est essentiellement celui de la famille des réacteurs CFM 56, fruit de l'association entre la SNECMA et la General Electric.

L'année 1984 a été une année record pour le CFM 56, 660 commandes et 278 moteurs produits. A la fin 1984, la cadence de production est de 30 moteurs par mois, alors qu'elle était de 15 en 1982-1983.

Le chiffre d'affaires est en hausse de 23,8 % atteignant 8 188 millions de francs. Les exportations représentent les 2/3 du chiffre d'affaires.

Le résultat net est cependant dérisoire du fait du poids des frais financiers : 463 millions de francs (5,7 % du chiffre d'affaires) en 1984, toujours en très vive augmentation. Le bénéfice est de 51 millions de francs, après enregistrement du carry-back de 54,4 millions de francs.

L'évolution est toutefois favorable. Jusqu'au second semestre 1984, la société prévoyait un déficit, comme en 1983 (38 millions de francs). La variation favorable des parités monétaires n'est pas étrangère à cette amélioration (en francs français).

2) Les perspectives sont satisfaisantes malgré quelques incertitudes.

Observation importante : le présent rapport a été rédigé avant que la commande par United Airlines de 110 Boeing 737-300, équipés de moteurs CFM 56-3 ne soit rendue publique, le 2 novembre 1985. Cette commande porterait sur 254 réacteurs. Elle confirme le remarquable succès de la société et limite d'autant les craintes qui pouvaient se profiler à moyen terme.

a) Le poids de l'endettement continue d'obérer les résultats, malgré un certain tassement dû au ralentissement des dépenses d'investissement et à l'augmentation modérée des emprunts en 1984.

	1981	1982	1983	1984
Dépenses d'investissements (MF)	829	1 064	631	365
Endettement (MF)	1 072	3 015	4 160	4 561
Endettement/chiffre d'affaires ..	24,6 %	50,7 %	62,8 %	55,7 %
Frais financiers (MF)	62	229	399	463
Frais financiers/chiffre d'affaires	1,4 %	3,8 %	6,2 %	5,7 %

b) Les apports en capital de l'Etat se confirment mais à un niveau réduit.

La société a reçu des avances en fonds propres d'un montant de 185 millions de francs en 1984 et 125 millions de francs au cours du premier semestre 1985.

Ces avances devraient être incorporées lors de la toute prochaine augmentation en capital (les 633 millions de francs en 1984 devaient être portés à 886 millions de francs, soit + 40 %).

Votre Commission regrette cependant que M. le secrétaire d'Etat, chargé du Transport, qui avait annoncé qu'il « ne fermait aucune possibilité d'alimenter le capital de l'entreprise » (en ouvrant le capital à d'autres actionnaires) n'ait pas jugé utile de retenir cette solution.

Elle regrette également que les dotations en capital inscrites au budget de 1985 et communes à Aérospatiale et la SNECMA ne soient toujours pas versées au 1er octobre 1985.

c) Les dotations budgétaires consacrées aux avances remboursables, jusque là très irrégulières, retrouvent un niveau satisfaisant.

**AVANCES REMBOURSABLES CONSACREES
AU PROGRAMME CFM 56**

	A.P.			Total	C.P.
	CFM 56-2	CFM 56-3	CFM 56-5	A.P.	
1981	452	0	0	452	428
1982	250	242	23	515	444
1983	235	303	62	600	633
1984	0	150	180	330	340
1985	0	34	386	420	380
1986		non réparti		525	503

Pour le programme CFM 56, les 742 moteurs livrés à la date du 30 juin 1985 génèrent un montant de remboursement de 103,1 millions de francs.

- Outre ces financements par avances remboursables sur le programme CFM 56, la SNECMA bénéficie également de marchés d'études pour des programmes de recherche amont. Les autorisations de programmes affectées à la SNECMA à ce titre se sont élevées à : 23,5 millions de francs en 1983 ; 22,5 millions de francs en 1984 ; 73 millions de francs en 1985, dont 50 millions de francs pour le démarrage du Plan d'Action Technologique (PAT), programme de recherche pluriannuel destiné à développer les compétences de la SNECMA dans le domaine des parties hautes pressions des réacteurs civils.

- Ce « plan d'action technologique » semble cette fois confirmé. La dotation en 1985 n'a pas été annulée en cours d'année en 1984 ; la dotation de 1986 augmente même de façon notable.

Par ailleurs, la participation de la SNECMA au programme de nouveaux moteurs UDF (Unducted Plan) confirme les bonnes relations entretenues avec General Electric et est vivement encouragée par votre commission.

d) La motorisation de l'Airbus A 320

Pour équiper l'A 320, les compagnies aériennes ont le choix entre deux solutions : le réacteur franco-américain CFM 56-5, ou le réacteur V 2500 proposé par un consortium international (1), avec une moindre consommation de carburant (de l'ordre de 5 %) mais disponible seulement en 1989.

Sur les ventes actuelles, le CFM 56-5 s'est adjugé 48 % du marché (voir supra) ; mais les prévisions sont très différentes. Les commandes actuelles portent davantage sur le V 2500. (C'est notamment le cas de la Pan Am et d'une façon générale d'une grande partie de commandes destinées à l'exportation). L'évolution des coûts du carburant, jusque là favorable au CFM 56, sera la pièce maîtresse du partage du marché entre les deux motoristes.

(1) Consortium composé de l'américain Pratt et Whitney (30 %), Rolls Royce (30 %), Japanese Aero Engines (23 %), l'allemand MTU (11 %) et FIAT (6 %).

e) Les résultats de la société sont partiellement obérés par ceux, incertains, de ses filiales.

RESULTATS DES FILIALES DE LA SNECMA
(en millions de francs)

Filiales	1983	1984
Hispano Suiza	- 65	- 39,6
Messier Hispano Bugatti	+ 1,6	+ 0,6
Socheta	- 3,9	+ 3,2
Famat	- 24	- 32
Famer	- 4,2	+ 0,2
Société Européenne de Propulsion	+ 5,4	+ 15,5

Les résultats positifs apparents méritent cependant quelques observations : l'équilibre de la FAMER provient notamment d'une subvention de 35 millions de francs du ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur.

En outre, C'est à la demande de l'Etat, précise la société, que la SNECMA a été amenée à prendre le contrôle majoritaire de la société européenne de propulsion...

D. AVIONS MARCEL DASSAULT

Votre commission avait encouragé l'aide de l'Etat au programme Falcon 900. Cette aide qui couvre 30 % du coût avait été prévue au budget de 1985 ce dont la commission se félicite (chap. 53-22, art. 18 : 200 MF). Elle est reconduite en 1986. La somme initialement prévue pour 1986 (300 MF) a cependant été amputée de 50 MF et a été ramenée à 250 MF en crédits de paiement.

La mise en place de fonds en 1985 était en effet subordonnée au nombre de commandes à la date du 1er mai 1985. Au lieu de 32 commandes prévues, la société AMD n'a pu présenter que 25 commandes seulement. Lors des arbitrages budgétaires, les crédits prévus pour 1986 ont donc été amputés de 50 MF.

Votre commission estime qu'il s'agit là d'une « sanction » bien sévère au regard des pratiques habituelles. L'Etat s'est souvent montré moins exigeant lorsqu'il s'agissait d'autres programmes, ou d'autres sociétés...

Grâce à une action commerciale exemplaire, 40 Falcon 900 sont aujourd'hui vendus.

IV. DIVERS

A. AEROPORT DE PARIS

En octobre 1984, la Direction du Trésor faisait connaître à Aéroports de Paris son souhait de voir rembourser par anticipation la totalité des prêts consentis à l'établissement par le Fonds de Développement Economique et Social. Les sommes restant dues au titre de ces emprunts souscrits de 1957 à 1981 s'élevaient au 31 décembre 1984 à un montant de 1.593,3 millions de francs.

En raison des échéances normales de remboursement en 1985 et 1986, le remboursement par anticipation est de 1 485 millions de francs.

Les premières échéances (400,8 millions de francs au 31 janvier 1985, 227,1 millions de francs au 30 juin) ont été couvertes par un emprunt émis, en juin 1985, de 650 millions de francs.

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

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

- le versement dès 1985, en contribution des services rendus par l'établissement d'une redevance « route » par le budget annexe de la Navigation aérienne (BANA) de 47 millions de francs 1985.

B. L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE

La situation dans le domaine de l'aviation légère reste très déprimée sur le plan mondial.

Après le développement et le succès de quelques programmes financés sur les crédits de construction aéronautique (chap. 53-22, art. 70), - l'ATL, le moteur JPX, etc... - l'évolution des crédits publics en faveur des aéroclubs (chap. 43-29, art. 80) accuse un déclin. Après trois années d'augmentation, les budgets de 1985 et 1986 marquent un infléchissement notable : (- 22,5 % en 1985, - 15 % en 1986), en **contradiction avec les orientations du rapport de notre collègue M. Parmantier.**

V. METEOROLOGIE

1) Les dotations budgétaires de la météorologie suivent les grandes orientations définissant le budget de l'Etat pour 1986 : mise en réserve de 1 % des effectifs, diminution de 3 % des dépenses de fonctionnement, abattement de 15 % sur les A.P. ; les chapitres informatiques et les crédits destinés à la recherche ne sont pas concernés par ces décisions. On observera cependant :

- la décision de cesser l'exploitation des navires météo stationnaires sur l'Atlantique nord,

- le transfert sur le nouveau chapitre informatique du titre III des crédits informatiques préalablement inscrite au titre V, ainsi que le transfert au budget de la météorologie de crédits précédemment inscrits au budget de l'Aviation civile sur les lignes communes « aviation civile et météorologie ». Ces deux modifications expliquent la réévaluation de 24 % du budget de fonctionnement.

- Lors de la seconde délibération à l'Assemblée Nationale, les crédits, de titre III ont été majorés de 2 MF afin de permettre d'accroître les moyens de prévisions météo.

La baisse des investissements a pour origine l'achèvement de la première phase de la délocalisation des services à Toulouse, ainsi que la suppression de la participation du ministère au lanceur Ariane.

2) Conformément aux conclusions du rapport de M. Gilbert Billon, présenté devant le Conseil Economique et Social le 9 janvier 1985, il est prévu de revoir la tarification des prestations de météorologie destinées à la presse.

De nouvelles modalités de tarification assurant des recettes propres et conséquentes, pourraient motiver la création d'un budget annexe.

Réunie le jeudi 30 octobre 1985 sous la présidence de M. Edouard Bonnefous, Président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

La commission a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat les crédits pour 1986 de l'aviation civile et de la météorologie.