

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE.

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Philippe François, vice-présidents ; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Minetti, secrétaires ; MM. François Abadie, Maurice Arreckx, Jean Arthuis, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bohl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Jean Faure, Roland Grimaldi, Georges Gruillot, Rémi Herment, Jean Huot, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de la Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, François Mathieu, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Robert Pagès, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Michel Rigou, Jean-Jacques Robert, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 34), 299 (tome XIII) et T.A. 24.

Sénat : 87 et 88 (annexe n° 34) (1988-1989).

Lois de finances. — Aviation civile - Transports aériens - Constructions aéronautiques.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. — LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE	9
A. — Le bilan de dix ans de déréglementation américaine	9
1. <i>Les conséquences pour les transporteurs</i>	<i>9</i>
2. <i>Les conséquences pour les usagers</i>	<i>10</i>
a) <i>Des gains tarifaires incontestables</i>	<i>10</i>
b) <i>Une dégradation de la qualité du service</i>	<i>11</i>
3. <i>L'exportation de la déréglementation américaine</i>	<i>11</i>
4. <i>Les conséquences, pour la France, de la déréglementation américaine</i>	<i>12</i>
B. — La préparation des échéances européennes	13
1. <i>Les dispositions communautaires applicables</i>	<i>13</i>
a) <i>L'accord du 14 décembre 1987</i>	<i>13</i>
b) <i>Les mesures à venir</i>	<i>14</i>
2. <i>La réorganisation nécessaire du transport aérien français</i>	<i>15</i>
C. — Les impératifs de sûreté et de sécurité aériennes	15
1. <i>La taxe de sûreté</i>	<i>15</i>
2. <i>La sécurité des liaisons</i>	<i>16</i>
a) <i>L'affaire de la compagnie Point Air</i>	<i>16</i>
b) <i>La sécurité des vols de démonstration</i>	<i>19</i>
D. — Les problèmes de l'encombrement de l'espace aérien	20
1. <i>La croissance inattendue du trafic</i>	<i>20</i>
2. <i>Les mesures d'amélioration retenues</i>	<i>21</i>
3. <i>La capacité d'accueil des aéroports parisiens</i>	<i>21</i>

II. — L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES	23
A. — Air France	23
1. <i>Un trafic en forte augmentation</i>	24
a) L'évolution de l'offre en longs courriers	24
b) La capacité d'accueil de la flotte	25
c) Les perspectives pour 1988	25
2. <i>Des résultats financiers en hausse</i>	26
a) Les bénéfices de 1987	26
b) Des prévisions pour 1988 supérieures aux estimations initiales ..	26
3. <i>Le programme d'investissements de la compagnie</i>	27
a) Les investissements programmés	27
b) Les modifications apportées au programme pour 1988	27
c) Le plan de financement	28
B. — Air Inter	29
1. <i>Une évolution de trafic positive, mais minorée</i>	30
a) Les résultats pour 1987 et 1988	30
b) Les facteurs négatifs	30
c) La demande d'extension du réseau	31
2. <i>Les résultats financiers de la compagnie</i>	31
C. — U.T.A.	32
1. <i>L'évolution du trafic</i>	32
a) Les paramètres à prendre en compte	32
b) Les résultats de trafic	34
2. <i>La situation financière de la compagnie</i>	34
a) Les résultats pour 1987	34
b) Les perspectives pour 1988	35
D. — T.A.T.	36
III. — L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	37
A. — La société Aéroports de Paris	37
1. <i>L'évolution positive des trafics sur les plates-formes parisiennes</i>	37
a) La place de Paris face aux aéroports européens	37
b) La répartition des passagers entre les différents aéroports	38
2. <i>La situation financière de la société</i>	39
a) Les résultats financiers pour 1987	39
b) L'endettement	40
c) Le développement des activités d'ingénierie aéroportuaire	40
3. <i>La desserte des aéroports parisiens</i>	41
a) La desserte de Roissy par le TGV	41
b) L'amélioration de la desserte d'Orly par les transports collectifs.	42
B. — Les aéroports de province	43
1. <i>Les plates-formes de métropole</i>	43
2. <i>Les aéroports d'outre-mer</i>	43

IV. — LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE	45
A. — L'Aérospatiale	45
1. <i>Le succès du programme Airbus</i>	<i>45</i>
a) L'augmentation des commandes et options	45
b) Le plan de production d'Airbus	46
c) Les tendances du marché mondial	46
2. <i>La réalisation de l'ATR 42</i>	<i>48</i>
a) Les dispositions de l'accord franco-italien	48
b) Le succès commercial de l'ATR 42	48
3. <i>Le programme hélicoptères</i>	<i>49</i>
a) L'Écureuil bimoteur	49
b) Le Dauphin bimoteur	50
c) L'Écureuil monomoteur	50
d) Super-Puma	51
B. — La S.N.E.C.M.A.	51
1. <i>L'activité de la société</i>	<i>51</i>
2. <i>Le programme CFM 56</i>	<i>52</i>

MESDAMES, MESSIEURS,

Au sein du budget des Transports et de la Mer, les crédits destinés à l'aviation civile sont en hausse très sensible, tant en termes de moyens d'engagements que de moyens de paiement.

En incluant le Budget annexe de la Navigation aérienne (B.A.N.A.), hors dépenses de personnel, les autorisations de programme s'élèvent à près de 3,3 milliards de francs, soit une augmentation de 2,3 %, et les crédits de paiement à 6,6 milliards (dépenses ordinaires + crédits de paiement), en accroissement de 21 % sur l'année 1988.

Dans le cadre des orientations générales fixées par le Gouvernement, le projet de budget pour 1989 a été axé sur les grandes priorités techniques de la Direction générale de l'Aviation civile. Celles-ci concernent le soutien à la construction aéronautique, la modernisation des services de la navigation aérienne, la formation des pilotes, le renforcement de la sécurité du transport aérien, la poursuite du programme de sûreté des aéroports et la rénovation des infrastructures aéroportuaires.

Dans le domaine de la construction aéronautique, les crédits proposés devraient permettre aux industriels concernés, d'une part, de poursuivre la réalisation des programmes d'aéronefs, de moteurs et d'équipements en cours, grâce au mécanisme des avances remboursables, d'autre part, de préparer l'avenir par la réalisation d'études et de recherches, en apportant une contribution significative à leur financement.

Les crédits destinés aux programmes aéronautiques et aux études et développement sont, il est vrai, mathématiquement en recul sur ceux accordés en 1988 ; ils s'élèvent à 2,4 milliards en autorisations de programme (- 0,6 %) et 2,3 milliards en crédits de paiement (- 5,6 %).

Toutefois, la diminution de ces dotations résulte, pour l'essentiel, de l'achèvement de certains programmes parvenus en phase terminale, entraînant par exemple, une baisse de 75 % des dotations en faveur des projets Airbus A 320 et Falcon 900.

En contrepartie, les subventions allouées au programme de motorisation de l'A 340 par le CFM 56-5 C 2 développé par la S.N.E.C.M.A, ainsi qu'à la poursuite des mises au point des Airbus A 330 et 340, progressent de 106 %.

Dans le même sens, le soutien budgétaire accordé à la recherche pour les petits programmes aéronautiques — hélicoptères, aviation légère, équipements de bord... — est en hausse de 34 %.

Globalement, les actions préparant l'avenir bénéficient de crédits en augmentation de 41 %. L'effort consenti en la matière traduit la volonté d'accroître la part du chiffre d'affaires de l'aviation civile consacrée à la recherche : les prévisions pour 1989 tablent sur un pourcentage d'environ 1,3 % — soit un progrès par rapport aux années précédentes où il atteignait exceptionnellement 1 % —, mais qu'il convient de relativiser lorsque l'on sait que les États-Unis y accordent 2 % environ, sur une base de calcul par ailleurs sans commune mesure avec la notre.

En matière de navigation aérienne, la très forte croissance du transport aérien observé depuis peu nécessite la mise en œuvre des moyens supplémentaires, aussi bien en personnels qu'en équipements, afin d'assumer le doublement du trafic prévu d'ici à l'an 2000 ; rappelons qu'un milliard de personnes a pris l'avion en 1987...

Dans cette optique, le budget propose la création de 110 emplois supplémentaires d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne — sachant toutefois qu'ils ne seront opérationnels qu'à l'issue d'une période de formation de cinq ans — et le renforcement des crédits de fonctionnement (+ 8 %) destinés à la maintenance des équipements.

Au titre des investissements, les crédits inscrits (550 millions en autorisations de programme et 535 millions en crédits de paiement) devraient permettre l'accélération de la mise en œuvre du programme d'informatisation (105 millions pour 1989) et la rénovation des équipements radars (+ 17 %).

En matière de formation aéronautique, l'effort portera essentiellement sur l'instruction des pilotes et sur la sécurité du transport aérien ; en effet, l'expansion du transport aérien français entraîne des recrutements importants de personnels navigants, et partant, la nécessité d'assurer la formation de nouveaux pilotes.

Votre Rapporteur ne peut que se réjouir de cette priorité, après qu'il a, à de multiples reprises, dénoncé le manque de pilotes français et fait observer que l'une de leurs formations, bien qu'assurée aux États-Unis, n'était pas même reconnue dans ce pays.

Le renforcement des moyens de formation pour 1989 suppose le recrutement de cinq pilotes instructeurs supplémentaires — chiffre qui semble infime, mais permettra de former 140 pilotes chaque année, à rapprocher des 30 instruits en 1988.

Pour conforter cette politique, les crédits d'investissements destinés aux matériels volants et techniques, tels les simulateurs de vol, progresseront de 9 %.

La dernière priorité retenue se rapporte à la sécurité et la sûreté aériennes.

En matière de sécurité des vols — et afin d'accompagner la libéralisation du transport aérien en Europe qui amène, dans un marché en forte croissance, de nombreuses entreprises nouvelles et des personnels moins expérimentés —, six créations d'emplois sont prévues concernant trois pilotes inspecteurs et trois contrôleurs en vol, ainsi que la poursuite de l'effort en faveur du renouvellement de la flotte et du maintien en état du patrimoine.

Pour ce qui concerne **la sûreté des infrastructures aéroportuaires**, les lacunes observées tant en matière d'équipements que de personnels ont justifié la demande en faveur d'une prorogation de la taxe instituée à cet effet en 1987.

Enfin, et pour compléter les mesures accordées aux infrastructures, une attention particulière devrait être accordée à l'entretien des pistes des aérodromes d'outre-mer et de certaines petites plateformes de province.

La dégradation des installations, ajoutée à la forte croissance du trafic ont incité le Gouvernement à accroître de 45 % les autorisations de programme inscrites sur cette ligne budgétaire.

Face à ce budget globalement favorable à l'Aviation civile, votre Rapporteur ne peut que déplorer le sacrifice réalisé aux dépens de l'aviation légère, qui fait, une fois encore, l'objet de restrictions de crédit.

Les dotations, qui s'élevaient en 1984 à près de 19 millions de francs, ont régulièrement décliné depuis lors — 1985 : - 24 % ; 1986 : - 11 % ; 1987 : - 19,7 % — pour ne plus atteindre en 1988 que 10 millions. Elles seront à nouveau amputées de 4 % en 1989, alors même que la formation approfondie de jeunes pilotes amateurs pourrait constituer un début de réponse positive au problème posé par la pénurie de pilotes professionnels français.

A l'issue de cette présentation très générale des crédits inscrits dans la Loi de finances pour 1989 en faveur de l'Aviation civile, votre Rapporteur vous propose d'étudier plus avant l'évolution du transport aérien en 1987 et 1988.

I. — LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE

A. — LE BILAN DE 10 ANS DE DÉRÈGLEMENTATION AMÉRICAINE

La loi de dérèglementation américaine de 1978 avait pour but de supprimer toute intervention économique de l'État dans le secteur du transport aérien domestique.

Elle autorisait donc l'ensemble des transporteurs aériens américains, reconnus techniquement aptes, à desservir toute relation de leur choix, en mettant en œuvre les capacités et les tarifs qu'ils jugeaient les mieux adaptés au marché.

Après bientôt dix ans d'expérience, il est possible de dresser un bilan de ces mesures tout en tenant compte des événements qui ont environné cette période : le second choc pétrolier en 1979, la récession économique de 1980 à 1982, la grève puis le licenciement collectif des contrôleurs aériens, qui ont induit une limitation temporaire du trafic aérien.

1. Les conséquences pour les transporteurs

Dix ans après la dérèglementation, le nombre de transporteurs réguliers américains est revenu à sa position initiale, passant de 36 à 123 de 1978 à 1984 pour redescendre ensuite à 38. Les nouveaux entrants n'ont de toute façon jamais représenté plus de 10 % du marché (en 1984) et aujourd'hui, moins de 5 % à la suite des faillites et rachats de certains d'entre eux.

Après plusieurs années d'instabilité, de forte concurrence et de résultats financiers plutôt médiocres, la déréglementation a conduit à un regroupement des transporteurs : depuis la fin de 1986 on observe que plus de 90 % du marché intérieur sont contrôlés par 7 groupes (Texas Air (21 %), United (18 %), American (16 %), Delta (14 %), US Air + Piedmont (9 %), Northwest (8 %) et TWA (7 %)).

L'intensification de la concurrence et la menace des compagnies nouvellement créées ont conduit les anciens transporteurs à faire des efforts pour réduire leurs coûts, supportés essentiellement par les personnels sous forme de baisses salariales ou de licenciements, le plus souvent après de longs conflits sociaux.

Les résultats financiers globaux, très mauvais jusqu'en 1983, sont en nette progression, mais l'essentiel des bénéfices est réalisé par les plus puissants transporteurs.

2. Les conséquences pour les usagers

a) *Des gains tarifaires incontestables*

Les tarifs, relativement proportionnels à la distance avant la déréglementation, ont été par la suite déterminés en fonction du coût et des conditions de concurrence caractérisant les liaisons.

Il en est résulté, à la fois, une baisse importante sur les routes à fort trafic et très concurrentielles et une forte hausse sur les destinations à faible trafic.

Des études conduites par l'Administration américaine affirment que le tarif moyen est en légère baisse, du fait de l'accroissement du nombre de passagers ayant bénéficié de réductions (35 % en 1978 et 60 % en 1985) et des taux de réduction offerts.

On observe cependant depuis le début de 1987 une légère tendance à la hausse de la plupart des tarifs.

b) *Une dégradation de la qualité du service*

La réorganisation des réseaux des compagnies autour de certains centres, avantageuse du point de vue économique, augmente le nombre de correspondances pour le passager.

En outre, elle n'a pas complètement empêché le désintérêt des transporteurs pour les dessertes locales peu rentables, certaines n'ayant été maintenues que contre une subvention des pouvoirs publics.

De plus, il est reconnu que la concurrence et le manque de coordination entre transporteurs ont conduit à une forte dégradation du service : manque de ponctualité (1), annulation de vols peu remplis, refus d'embarquement ou pertes de bagages. Cette question fait actuellement l'objet de discussions au Congrès pour régler cet aspect et protéger le consommateur.

Enfin, la lutte pour comprimer les coûts pose très sérieusement la question de la sécurité. Bien que les statistiques sur plusieurs années montrent une évolution favorable aux États-Unis, l'Administration américaine a dû prendre des sanctions très sévères contre de nombreux transporteurs — et non des moindres — pour réagir aux dégradations que les contrôles ont révélées.

3. L'exportation de la déréglementation américaine

Au niveau international, les États-Unis ont tenté d'exporter leur politique de déréglementation en espérant que leurs entreprises pourraient en profiter pour reprendre les parts de marché perdues au fil des années.

A cet effet, ils ont contesté l'I.A.T.A. en interdisant à leurs transporteurs d'y participer et en menaçant les transporteurs étrangers de poursuites devant les tribunaux américains. Dans le

(1) Il est paradoxal de constater que la Compagnie American Airlines a fondé sa campagne de publicité sur la ponctualité de ses vols ; doit-on en conclure que la situation n'est pas si critiquable ?

même temps, ils cherchaient à obtenir en bilatéral des concessions de leurs partenaires en matière de commercialisation (assouplissement des procédures d'homologation des tarifs, ouverture des circuits de commercialisation...).

Début 1985, le Gouvernement américain dut renoncer, sous la pression des États du Tiers Monde, à son harcèlement anti-I.A.T.A. La seule concession qu'il ait obtenue est celle du Memorandum d'entente avec les pays européens qui, en échange de la reconnaissance de la coordination tarifaire multilatérale, ont accepté une certaine flexibilité tarifaire sur les relations transatlantiques.

En revanche, après quatre années d'efforts infructueux, les négociateurs américains sont arrivés à la conclusion qu'ils avaient dû céder de nombreux avantages en termes d'accès au marché — immédiatement valorisés par leurs partenaires —, en échange d'assouplissement sur la commercialisation que les transporteurs américains n'ont pu exploiter du fait de la fermeture des marchés étrangers. Ils ont donc décidé d'en revenir à une conception plus traditionnelle des relations bilatérales.

4. Les conséquences, pour la France, de la déréglementation américaine

Pour ce qui nous concerne, la déréglementation américaine a eu des effets indirects importants, dans la mesure où de nombreuses compagnies américaines, qui jusqu'alors ne s'intéressaient pas au trafic international — il ne représente d'ailleurs qu'à peine 10 % de l'activité totale du transport aérien américain —, ont réalisé progressivement que l'élargissement de leur réseau leur permettait à la fois une meilleure « fidélisation » de leur clientèle et une diversification propre à limiter leurs risques sur le marché américain devenu très incertain.

C'est ainsi qu'on a vu arriver sur les relations France-États-Unis, jusqu'alors desservies par Panam et T.W.A., Delta et American Airlines en 1985, puis Continental en 1987. Ces compagnies, pour lesquelles la prise de parts du marché sur de nouvelles relations constitue un investissement, et dont les coûts, déjà faibles, ont bénéficié de la baisse du dollar, bousculent les transporteurs traditionnels ; la part française a chuté de 52 à 38 % en l'espace de trois années.

B. — LA PRÉPARATION DES ÉCHÉANCES EUROPÉENNES

1. Les dispositions communautaires applicables

Au bout de quatre ans de négociations, et après qu'une solution a été trouvée entre le Royaume-Uni et l'Espagne au sujet du statut de Gibraltar, un accord a été conclu le 14 décembre 1987, par les douze ministres des Transports de la Communauté.

a) *L'accord du 14 décembre 1987*

Il comporte quatre types de mesures :

- **La libéralisation du système d'approbation des tarifs aériens :**

Il est proposé que l'ensemble des tarifs aériens présentés par les compagnies soit dûment approuvé par les gouvernements dès lors qu'ils permettent de couvrir les coûts ; sont de ce fait prohibés les tarifs de dumping.

De plus, un grand nombre de tarifs promotionnels, correspondant aux caractéristiques arrêtées par les douze États, est régi par un nouveau système d'approbation automatique.

- **La libéralisation du régime de répartition de la capacité offerte par les entreprises des partenaires bilatéraux :**

L'ancienne règle de répartition à égalité est remplacée par la mise en place d'une fourchette 45/55 qui s'élargira à 40/60 en 1989. Ceci signifie qu'une entreprise plus dynamique que son partenaire pourra mieux satisfaire la demande en offrant davantage de sièges.

● **La libéralisation de l'accès au marché induisant :**

— la possibilité pour un État de désigner plusieurs de ses compagnies pour desservir les routes entre son territoire et celui d'un autre État membre, sans que ce dernier puisse s'y opposer ;

— l'ouverture automatique des dessertes entre aéroports principaux et aéroports régionaux (sur ce point, de nombreuses dérogations ayant été accordées à l'Italie, l'Espagne, le Portugal et le Danemark, il conviendra, dans l'avenir, d'être vigilant pour ne pas laisser perdurer de telles différences entre États membres) ;

— la possibilité pour une compagnie de desservir à partir de son territoire plusieurs points situés dans le territoire d'un ou de plusieurs autres États membres :

Dans le premier cas (un seul autre État membre), la compagnie ne peut exercer de droits de trafic : le cabotage reste réservé aux compagnies de la nationalité de l'État. Dans le second cas (plusieurs autres États, une limitation est imposée à la capacité que la compagnie peut offrir sur la portion de cinquième liberté (30 % de la capacité totale qu'elle met en œuvre sur la route).

● **L'application des règles de concurrence du traité.**

D'une part, les accords purement techniques sont considérés comme totalement acceptables puisqu'ils n'ont pas d'effet sur la concurrence.

D'autre part, les accords commerciaux, qui ont un effet sur la concurrence mais bénéficient à l'utilisateur, sont couverts par une exemption que la Commission des Communautés européennes délivre conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par le Conseil des ministres des Transports des douze États membres.

b) *Les mesures à venir*

L'ensemble de ces mesures constitue une première étape de libéralisation applicable pour une période de trois ans, à compter du 1^{er} janvier 1988.

Un nouveau dispositif devra être adopté par le Conseil des ministres des Transports en juin 1990, sur la base des propositions que la Commission doit déposer, au plus tard, le 1^{er} novembre 1989. Il reviendra alors au Conseil de préciser la durée d'application de cette deuxième étape.

2. La réorganisation nécessaire du transport aérien français.

Symptôme des bouleversements que créera l'achèvement du marché unique européen, la compagnie U.T.A. a sollicité l'autorisation d'ouvrir des lignes régulières européennes. Cette demande, ainsi que l'intention manifestée par la compagnie Air Inter d'accéder au marché du transport aérien européen, remettent en cause l'organisation du transport aérien français fondée, depuis le début des années 1960, sur le principe de la complémentarité des réseaux d'Air France, Air Inter et U.T.A.

Une nouvelle stratégie pour le pavillon français doit être définie dans la perspective du marché unique européen de 1993 afin de mettre nos trois compagnies nationales en mesure d'affronter la concurrence qui en résultera.

Le Gouvernement procède actuellement aux consultations et aux études nécessaires ; après plusieurs reports, il devrait annoncer à la fin du mois de novembre, la politique qu'il mènera en matière de réorganisation du transport aérien national.

Sera probablement évoquée la répartition de trafic entre les aéroports d'Orly et de Roissy, afin de permettre une meilleure complémentarité des vols entre les liaisons internes et internationales et d'améliorer les dispositifs de correspondance.

C. — LES IMPÉRATIFS DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. La taxe de sûreté

La taxe de sûreté a été instituée par l'article 41 de la Loi de finances pour 1987, pour une durée de deux ans, afin de financer un programme exceptionnel d'investissements destiné à renforcer le dispositif de sûreté dans les aéroports. Elle a consisté à majorer de 3 francs le prix du billet des vols intérieurs et de 5 F celui des vols internationaux. Sur la base du trafic observé depuis le début de l'année, son produit peut être estimé à 135 millions de francs pour l'année 1988.

Dans le budget pour 1988, au titre de la taxe de sûreté, la Direction générale de l'Aviation civile a reçu 90 millions de francs en autorisations de programme. La reconduction des crédits budgétaires traditionnellement affectés à ce type d'opérations (une vingtaine de millions de francs) est venue abonder ce montant.

Ces sommes ont été utilisées à hauteur de 107,4 millions de francs, dans les domaines suivants :

- Contrôle d'accès, automatisation d'accès en zone réservée (13,6 MF)
- Travaux sur aérogares pour étanchéité, séparation de flux (33 MF)
- Construction de clôtures périphériques (15 MF)
- Matériels d'inspection des passagers et bagages, robots (18,6 MF)
- Installation des matériels et automatisation de portails (3 MF)
- Logements pour la gendarmerie des transports aériens (15 MF)
- Acquisition et mise en place d'équipes cynotechniques (2,2 MF)
- Développement d'équipements lourds de détection d'explosifs (7 MF)

Le projet de budget pour 1989 a proposé de proroger l'existence de cette taxe, qui devait s'éteindre le 31 décembre 1988. Les crédits affectés au titre de la sûreté s'élèvent à 95 millions de francs ; il est donc attendu du produit de la taxe une rentrée de ressources d'un niveau au moins équivalent.

2. La sécurité des liaisons aériennes

a) *L'affaire de la compagnie Point Air*

La compagnie Point Air, qui a cessé toute activité en janvier 1988, avait fait l'objet depuis février 1987 de diverses mesures, prises sous la forme de sanctions administratives et pénales dans le cadre des dispositions prévues dans le code de l'aviation civile après constatation de graves irrégularités dans les conditions d'exploitation et d'entretien des appareils.

Un second type de sanction, pris en janvier 1988, se rapporte directement à l'absence de respect des dispositions de la convention passée avec l'État et relative à la desserte aérienne de la Réunion.

● *Les irrégularités constatées.*

— **En 1986**, la Direction générale de l'Aviation civile (D.G.A.C.) motivée par les nombreux incidents techniques et l'insuffisance de l'encadrement de la compagnie, a été amenée à mettre sous surveillance renforcée les conditions d'entretien des appareils et à charger d'une mission de contrôle le Service de la formation aéronautique et du contrôle technique (S.F.A.C.T.) et l'Organisme du contrôle en vol (O.C.V.).

Elle a ensuite suspendu l'agrément d'entretien dont bénéficiait la compagnie, puis engagé une poursuite pénale, à la suite d'une grave infraction constatée en matière de réparations majeures de structure sur un appareil (dépassement de 2 276 heures de la limite fixée, par le constructeur, à 2 000 heures d'une réparation effectuée en 1983 sur l'avion DC 8-61).

— **Fin 1986 et début 1987**, différentes enquêtes ont été menées, à la suite de la permanence de certaines irrégularités, notamment en matière de conditions d'emploi des personnels navigants (67 infractions dressées par procès-verbaux le 26 janvier 1987).

En outre, concernant l'exploitation du B. 707, plusieurs incidents liés à la vétusté de l'appareil ont amené la D.G.A.C. à radier cet appareil de la flotte de la Compagnie à compter du 1^{er} janvier 1987.

De nouvelles infractions décelées lors d'inspections au siège de la société, à Mulhouse, par le S.F.A.C.T. et l'O.V.C., puis à l'aérodrome de Saint-Denis de la Réunion, ont conduit, le 5 février 1987, à prononcer la suspension à titre conservatoire, des services de transport aérien assurés par Point Air.

Or, cette suspension a été levée le **20 mars 1987**, la société ayant pris d'importantes dispositions pour remédier aux anomalies constatées (refonte des manuels d'exploitation des aéronefs ; restructuration de l'organisation générale de la société ; vérification des compétences de tous les équipages techniques).

Par la suite, la société Point Air est restée soumise à la mesure de surveillance renforcée, effective depuis le 30 décembre 1986, de la part du Bureau Veritas.

● *Les difficultés financières.*

A la fin de l'année 1987, la compagnie a dû faire face à de très sérieuses difficultés financières ; début novembre, elle vendait l'un de ses deux appareils, le DC 8-61, à une compagnie canadienne, sans pouvoir éviter le dépôt de bilan et la mise en règlement judiciaire le 7 décembre.

L'exploitation de la compagnie s'est néanmoins poursuivie, tant bien que mal, jusqu'à la fin décembre 1987.

A la suite d'une panne technique de son unique avion — à laquelle la situation financière de l'entreprise ne permettait pas de remédier — Point Air a cessé l'exploitation de ses vols sur La Réunion, avec ses moyens propres, dès le 30 décembre.

Cette situation se traduisait dès lors par le non-respect des obligations contractées par la compagnie dans la convention signée avec l'État, en application du Cahier des dispositions communes pour la desserte des D.O.M.-T.O.M.

Aussi, constatant que la société n'était plus en mesure d'honorer ses engagements, la convention relative à la desserte aérienne de la Réunion a été résiliée le 28 janvier, après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

Le tribunal de Mulhouse a prononcé la liquidation judiciaire de la compagnie Point Air le 12 février, puis celle de l'Association Le Point, le 30 mars dernier.

En fait, cette association a continué de vendre des transports — faisant même de la publicité — jusqu'au 26 février 1988, date du retrait de son agrément par le secrétariat d'État au tourisme.

Dès le 5 janvier 1988, et à la demande du Gouvernement, Air France avait accepté, pour des motifs humanitaires, d'assurer le rapatriement des passagers bloqués outre-mer par la défaillance de Point Air. De ce fait, la compagnie Air France dispose à ce jour d'une créance de plus de 7 millions de francs à l'encontre de l'Association Le Point.

Votre Rapporteur avait déjà, l'an dernier, félicité le gouvernement des décisions prises à l'encontre de Point Air. Il n'en demeure pas moins que la longueur des procédures pourrait conduire à s'interroger sur leur efficacité.

b) *La sécurité des vols de démonstration*

L'accident survenu, le 26 juin dernier à l'Airbus A 320 « Ville d'Amsterdam » qui, effectuant sa première sortie à l'occasion d'une fête aérienne à l'aéroport Mulhouse-Habsheim, s'est écrasé dans la forêt voisine, causant la mort de trois personnes et en blessant 32 autres, a mis en lumière la nécessité d'assurer la sécurité des vols de démonstration.

Le 6 juillet 1988, le Gouvernement a interdit la participation d'avions de transport public à des meetings aériens, sauf dérogation spéciale, assortie d'une prohibition formelle de présence de passagers à bord.

Il a en outre confirmé les règles de l'air qui interdisent les passages à basse altitude, à moins de 50 mètres (170 pieds).

Enfin, pour assurer un meilleur respect des règles de sécurité, le ministre des Transports et de la Mer a souhaité que les préfets rappellent leurs obligations aux organisateurs de fêtes aériennes et veillent « à la stricte observation des règles de vol édictées pour la circonstance ».

La Commission d'enquête sur les causes de l'accident a, par son rapport rendu public le 29 juillet dernier, mis en cause les « circonstances du vol » et écarté toute possibilité de défaillance de l'avion ou de ses équipements. Rappelons que la compagnie Air France avait, dès le lendemain de l'accident, interdit les vols de démonstration, suspendu le commandant de bord et le copilote, et fait savoir que l'appareil avait reçu toutes les autorisations requises pour participer à la manifestation d'Habsheim.

D. — LE PROBLÈME DE L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE AÉRIEN

1. La croissance inattendue du trafic

Le trafic contrôlé par les services de la navigation aérienne en France métropolitaine, pratiquement stable de 1979 à 1985 avec 1,16 million de mouvements en moyenne sur la période, s'est fortement accru en 1986 (1,26 million), puis à nouveau en 1987, où près de 120 000 atterrissages et décollages supplémentaires ont été traités.

Cette croissance, dont l'ampleur a dépassé toutes les prévisions, a eu pour conséquence une dégradation de la régularité du trafic : le nombre de vols affectés de délais de retard supérieurs à dix minutes a fortement progressé, passant de 3 000 en 1986 à 11 000 en 1987.

La moitié des retards observés est imputable aux mouvements sociaux observés dans les services pendant plus de vingt semaines en 1987.

Les autres délais ont pour cause soit une insuffisance des moyens en personnels de contrôle à un instant donné, soit des limitations de trafic imposées par les centres de navigation aérienne étrangers.

Précisons d'ailleurs que cette situation n'a rien de typiquement français : une statistique de l'A.E.A., — Association européenne du transport aérien — signalait, en août dernier, que l'encombrement du ciel était la cause du retard de plus de 20 % des vols réguliers en Europe.

2. Les mesures d'amélioration retenues

Les solutions apportées à cet état de fait ont consisté à reprendre, en 1987, le recrutement des contrôleurs aériens qui fut interrompu en 1985 ; ainsi, l'effectif budgétaire d'officiers contrôleurs, qui s'élevait à 2 732 agents en 1984 et 2 656 en 1987, a été porté à 2 681 en 1988. Le présent projet de loi renforce cette mesure en fixant le nombre d'emplois à pourvoir à 2 824.

De plus, pour tenir compte des fluctuations de trafic qui sont importantes en fonction des époques de l'année — on dénombre 2 000 mouvements journaliers l'hiver et 5 000 l'été — une modulation des horaires de travail des contrôleurs est recherchée en concertation avec les représentants du personnel.

Enfin, pour prendre en considération la spécificité de l'activité de la navigation aérienne, des réunions de concertation, organisées pendant tout l'été avec les partenaires sociaux, ont permis d'aboutir au très large accord obtenu, le 4 octobre dernier, avec six des huit syndicats de personnels techniques de la navigation aérienne et qui devrait susciter un retour, pour trois ans, à une situation satisfaisante.

3. La capacité d'accueil des aéroports parisiens

La capacité d'accueil actuelle des aéroports de Paris est la suivante :

Orly Sud	9,0 millions de passagers annuels
Orly Ouest	12,5 millions
CDG 1	8,5 millions
CDG 2	8,5 millions
	<hr/>
Total	38,5 millions

Le nombre de passagers accueillis par Aéroports de Paris en 1987 est de 37,1 millions.

Aéroports de Paris a engagé un programme de développement des capacités des aéroports comportant d'une part, l'aménagement des halls 2 et 3 d'Orly Ouest, qui verra sa capacité passer de 12,5 millions à 13,5 millions en 1989, d'autre part, la mise en service, en avril 1989, des cinq neuvièmes du terminal D de CDG 2 qui permettra d'accueillir 2,5 millions de passagers supplémentaires, à laquelle s'ajoutera l'entrée en service des quatre neuvièmes du terminal D à échéance avril 1991, développant une capacité supplémentaire de 2 millions de passagers.

A moyen terme et selon cette programmation, la capacité d'accueil des aéroports de Paris se présente de la façon suivante :

1988	38,5 millions
1989	43,0 millions (+ 11,7 %)
1991	45,0 millions (+ 16,9 % par rapport à 1988)

Au-delà, Aéroports de Paris prévoit de mettre entièrement en service, en 1992, le terminal C dont les travaux vont être engagés en 1989.

II. — L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES

Avant de procéder à l'étude de l'activité des principales composantes du transport aérien français, votre Commission tient à dénoncer la dégradation très nette de la qualité du service sur nos compagnies, notamment sur nos lignes intérieures, tant pour ce qui concerne la ponctualité des vols que pour l'accueil réservé par le personnel aux passagers.

Dans le même sens, il convient également de souligner la vétusté de l'aéroport d'Orly Ouest, qui non seulement procède encore à une fouille manuelle des bagages, mais n'offre pas même aux voyageurs des conditions d'attente décentes.

La Commission considère qu'il est aujourd'hui indispensable d'améliorer une situation de fait qui ne manquera pas de nuire à l'image de marque du transport aérien français et partant, le pénalisera face à la concurrence inéluctable qui résultera de l'achèvement du marché intérieur européen en 1992.

A. — AIR FRANCE

1. Un trafic en forte augmentation

En 1987, Air France a transporté sur ses lignes près de 13 millions et demi de passagers, soit une augmentation de 11,2 % par rapport à l'année précédente.

Dans le même temps, le trafic exprimé en termes de passagers kilomètres transportés a progressé plus fortement encore (+ 14,5 %), suite à la baisse de 3,5 % observée en 1986 par rapport à 1985.

Le coefficient total d'occupation des vols, en progression de 4,3 points sur l'exercice précédent, a atteint le niveau record de 69,5 %.

Pour sa part, le trafic de fret a poursuivi sa progression en 1987, au taux élevé de 9,8 % qui masque toutefois des mouvements de sens contraire : + 10,3 % pour les messageries ; — 5,2 % pour la poste et les colis postaux.

Sur le réseau long-courriers subsonique, le coefficient moyen d'occupation des vols s'est notablement amélioré, passant de 68,3 % à 73 %, tandis que l'offre progressait de 9,2 %.

a) *L'évolution de l'offre en long-courriers*

L'extension du réseau long-courriers a suscité des évolutions, dont les plus marquantes concernent les destinations suivantes :

● **Antilles (+ 21,8 %)**

Le coefficient d'occupation progresse de 2,9 % pour atteindre 77,1%. Le développement spectaculaire du trafic vers les Antilles (+ 26,4 %) s'explique notamment par le lancement, le 1^{er} décembre 1986, d'une nouvelle grille de tarification « tricolore », mais aussi par les importants efforts de promotion réalisés dans les dernières années — particulièrement par Air France — et le développement des capacités d'accueil.

Votre Rapporteur observe cependant qu'en dépit de l'augmentation de l'offre, il semble que les besoins des populations locales ne soient pas encore totalement satisfaits.

● **Amérique du Nord (+ 10,3 %)**

Le coefficient d'occupation est passé dans le même temps de 63,3 à 69,8 %. Après une année 1986 influencée par la désaffection des clientèles américaines (Tchernobyl, terrorisme) et dans un contexte de surcapacité, la reprise du trafic et les bons résultats des lignes nouvelles ont permis d'augmenter à la fois l'offre et l'occupation.

● **Amérique du Sud (+ 7,6 %)**

L'offre a augmenté en raison de l'ouverture en juin d'une cinquième fréquence sur le Brésil ; le coefficient d'occupation a cependant gagné 2 points (71,6 %).

● **Asie (+ 0,9 %)**

Le coefficient d'occupation a gagné 6 points (76,3 %). En particulier le trafic en provenance et vers le Japon a augmenté de 20 %, vers Bangkok de 40 %, vers Hong-Kong de 14,2 %.

b) La capacité d'accueil de la flotte

Au 1^{er} juillet 1988, la flotte d'Air France comptait 108 appareils offrant la capacité d'accueil suivante :

Type d'avion	Capacité	Nombre d'unités
Concorde	100 sièges	7
Boeing 747 passagers	360 ou 477 sièges	17
Boeing 747 combiné	250 sièges et 26 tonnes de fret	10
Boeing 747 cargo	95 tonnes de fret	7
Airbus A300	207 à 292 sièges	16
Airbus A310	246 sièges	7
Airbus A320	153 sièges	2
Boeing 727	155 sièges	26
Boeing 737	108 sièges	16

c) Les perspectives pour 1988

Au vu des résultats prometteurs du premier semestre de l'année en cours (+ 12,8 % de trafic), les perspectives pour 1988 permettent d'entrevoir une croissance de 8,7 % en passagers kilomètres transportés, pour l'ensemble des réseaux de la compagnie ; le coefficient d'occupation total pourrait atteindre 70 %.

Pour les messageries, les tonnes kilomètres sont estimées à 3,3 milliards, en progression de 11,9 % sur 1987.

2. Des résultats financiers en hausse

a) *Les bénéfices de 1987*

La compagnie nationale Air France a dégagé, en 1987, un résultat bénéficiaire net de 716,6 millions de francs, en hausse de 5,8 % par rapport à l'exercice précédent.

La capacité d'autofinancement atteint 2,7 milliards, soit 9,3 % du chiffre d'affaires ; en progression de près de 2 % sur celle de 1986, elle devrait permettre d'autofinancer 67,6 % — contre 51,8 % en 1986 — de l'important programme d'investissements réalisés.

La structure financière de la compagnie continue d'être saine, son ratio d'endettement global se maintenant à 1, contre 2,7 en 1984, 1,7 en 1985 et 1,5 en 1986.

Rappelons, en outre, que la compagnie a émis un emprunt de 600 millions de francs, sur le marché obligataire, en 1986 pour assurer le financement de deux Airbus A 320.

La structure de la dette se décompose ainsi : 41 % en francs, 29 % en dollars et 30 % en yens. Les charges financières sont en régression continue depuis 1984 — date à laquelle elles s'élevaient à plus d'un milliard de francs — pour atteindre 831 millions en 1986 et 748 en 1987.

b) *Les prévisions pour 1988 supérieures aux estimations initiales*

Par rapport au budget prévisionnel de la compagnie, établi courant décembre 1987 et qui aboutissait à un résultat net positif de 580 millions de francs, les estimations actuelles conduisent à un résultat net plus favorable.

Cette évolution prend en compte deux facteurs apparemment contraires tenant, d'une part à une progression plus forte que prévue de l'offre et du trafic tant passagers que fret, d'autre part, à une recette unitaire passagers et fret inférieure à la prévision en raison de la concurrence plus vive entre les compagnies.

3. Le programme d'investissement de la compagnie

a) *Les investissements programmés*

Les programmes de la compagnie Air France présentés au comité n° 8 du Fonds de développement économique et social (F.D.E.S.) d'avril 1988 couvrent les années 1988 et 1989.

— *Les investissements aéronautiques*

Sur la période allant de septembre 1988 à mars 1992, vingt-deux appareils moyen-courriers Airbus A 320 doivent être livrés, les quatre premiers dans la version 100 et les suivants de type 200.

Ils sont prioritairement destinés au remplacement des 20 B 727-200 datant des années 1968-1972 et dont le déclassement sera opéré parallèlement à la réception des nouveaux appareils.

De plus, entre décembre 1989 et octobre 1990, seront livrés 10 B 747, à caractéristique cargo, mixte ou combiné.

Les appareils de type combiné ou cargo correspondent à des projets d'expansion des capacités. Les Boeing 747 mixtes de type 400 sont destinés à remplacer progressivement les B 747-100 mis en ligne entre 1970 et 1976.

— *Les investissements au sol*

Les investissements prévus pour la période comportent plusieurs opérations importantes, parmi lesquelles la poursuite des travaux d'extension de la gare de fret de Roissy-Charles de Gaulle ou la mise en place d'équipements nouveaux liés à l'arrivée des A 320 (simulateurs, matériels d'entretien...).

b) *Les modifications apportées au programme pour 1988*

Le 13 juillet dernier, le Conseil d'administration d'Air France a donné son accord sur des projets susceptibles d'entraîner la modification du plan d'investissement pour l'exercice 1988.

Ceux-ci portent d'une part sur l'anticipation de la livraison des premiers B 747-400 à pilotage à deux, de 1992 à 1990, pour répondre à la progression plus vive du trafic ; d'autre part, sur la création de deux filiales : l'une commune à Air France, T.A.T. et la Poste pour le traitement du fret express et l'autre commune à Air France et à Lufthansa pour assurer des liaisons entre la R.F.A. et Berlin. La modification du calendrier de livraison des B 747 aura vraisemblablement pour conséquence un alourdissement des engagements pour 1988.

En matière de financement, le Conseil d'administration avait donné son accord, en juin 1988, au lancement d'un emprunt obligataire de 525 millions de francs, en vue de bénéficier des conditions favorables offertes, et destiné à financer les A 320 attendus en 1988.

En juillet 1988, il a également donné son accord de principe à la Direction générale d'Air France sur un projet d'emprunt perpétuel qui permettrait l'obtention de quasi-fonds propres à un taux intéressant, dans l'attente d'une augmentation de capital prévue en 1987, mais retardée du fait du crack boursier du mois d'octobre.

c) *Le plan de financement*

— En ce qui concerne *l'année 1988*, durant laquelle seront effectuées les livraisons de cinq appareils, le montant total à financer s'élèvera à 4,6 milliards de francs contre 3,9 en 1987.

Le plan de financement présenté en avril 1988 par la compagnie ne prévoyait de recours à de nouveaux financements extérieurs que pour l'acquisition d'un appareil en crédit-bail, compte tenu de son importante capacité d'autofinancement et des cessions d'actifs prévues.

Il faut noter également que le plan de financement supposait un apport de fonds propres de 1,5 milliard de francs, correspondant à l'augmentation de capital prévue en 1987 et non réalisée en raison de la mauvaise conjoncture boursière.

— Le montant à financer *en 1989* s'élève à 5,5 milliards de francs, dont 67 % seront autofinancés. Par ailleurs, la compagnie poursuivra son désendettement, en remboursant ses dettes financières à hauteur de 846 millions de francs.

B. — AIR INTER

Au premier juillet 1988, la compagnie Air Inter exploitait 42 appareils, dont un Airbus A 320, mis en service en juin dernier et 18 Airbus A 300.

Les commandes et options prises par la compagnie sont les suivantes :

Type d'appareil	Commande option	Nombre	Date de livraison prévue
Airbus A320	C	13	août 1988
			octobre 1988
			décembre 1988
			février 1989
			mars 1989
			mai 1989
			septembre 1989
			décembre 1989
			mars 1990
			avril 1990
Airbus A330	O	11	Les opérations seront transformées en commandes fermes en fonction des besoins de la flotte entre 1991 et début 1993
			A partir de septembre 1993
Airbus A330	C	5	A partir de septembre 1993
	O	15	Les options seront transformées en commandes fermes en fonction des besoins de la flotte.

1. Une évolution de trafic positive, mais minorée

a) *Les résultats pour 1987 et 1988*

La compagnie Air Inter a transporté en 1987 12,8 millions de passagers, soit 8,5 % de plus qu'en 1986, la croissance du trafic en données corrigées des effets des grèves et des conditions météorologiques s'élevant à 12 %.

Le remplissage moyen des vols a progressé (+ 0,9 point) pour s'établir à 69,5 %, meilleur coefficient de remplissage depuis 1965.

La part des passagers bénéficiant de tarifs réduits s'est sensiblement accrue, passant de 62 % en 1986 à 66 % en 1987, abonnés compris.

Air Inter a, en outre, acheminé près de 56 000 tonnes de fret, en intégrant les résultats de sa filiale Intercargo Service, créée en février 1987, soit une augmentation de 17,5 % par rapport à 1986.

Au cours du premier semestre de l'année qui s'achève, Air Inter a transporté plus de 6,7 millions de passagers, soit une hausse de 8,7 % par rapport à la période équivalente de 1987.

b) *Les facteurs négatifs*

— *les mouvements sociaux* ont gravement pénalisé les résultats par rapport aux objectifs que s'était fixé la compagnie : ils lui ont fait perdre 210 000 passagers, soit un préjudice total estimé à 156 millions de francs.

— *l'effet TGV* : les lignes les plus immédiatement concurrencées par le **TGV-Sud-Est** ont continué d'en subir les effets néfastes au cours de 1987 ; la ligne Paris-Lyon a ainsi perdu 17 000 passagers supplémentaires — soit 3,6 % de son trafic — de même que les liaisons Paris-Grenoble (— 4,2 %) et Paris-Saint-Etienne (— 2,3 %).

Ces résultats négatifs s'expliquent principalement, selon la compagnie, par les réactions de la clientèle d'affaires à la dégradation de la ponctualité des vols, à la suite des mouvements de grèves menés par certains de ses personnels et au sein de la navigation aérienne.

La mise en service du **TGV Atlantique** aura un effet négatif similaire sur l'évolution de son trafic.

L'impact sur le réseau d'Air Inter se traduirait par des chutes de trafic marquées sur Rennes et Nantes (environ 50 %), sur Bordeaux (autour de 30 %), sur Brest, Quimper et Lorient (entre 10 et 20 %). Il serait plus marginal sur les autres lignes.

L'enjeu pour Air Inter est ainsi d'environ 500 000 passagers sur l'ouest et autant sur le sud-ouest à l'horizon 1992.

Aujourd'hui, un tiers du trafic d'Air Inter est concurrencé par le TGV. Après le TGV-Atlantique, les deux tiers du réseau seront aussi concernés. Avec le TGV-Nord, l'interconnexion et le TGV-Est, c'est presque tout le réseau d'Air Inter qui sera touché.

c) La demande d'extension du réseau

Air Inter souhaite renforcer son développement futur par l'exploitation, sous son propre pavillon, d'un certain nombre de liaisons intra-européennes, pour lesquelles la création du marché unique de 1993 laisse prévoir une forte croissance du trafic.

La compagnie envisage de réaliser son ouverture sur l'Europe dans le cadre de la coopération qui l'unit à la compagnie nationale Air France de façon à faire jouer les spécificités et les complémentarités existant entre elles, au bénéfice du développement du pavillon français en Europe. Cette démarche s'est traduite, à compter de la fin juin 1988, par la création d'un vol bi-hebdomadaire d'Air Inter entre Paris et Ibiza (destination qui devait être remplacée par Madrid à l'automne) sous pavillon Air France, et la création d'un vol bi-hebdomadaire d'Air France entre Paris-Charles de Gaulle et Marseille sous pavillon Air Inter.

Ce schéma d'exploitation permet de ne pas modifier, dans l'immédiat, le cadre juridique d'Air Inter. Les statuts de la compagnie et son arrêté d'autorisation limitent en effet son activité propre au seul territoire métropolitain et la convention de 1985, qui la lie à l'État, lui accorde le monopole d'exploitation sur son réseau domestique, en contrepartie d'obligations de service public.

2. Les résultats financiers de la compagnie

En 1987, le chiffre d'affaires net de la compagnie a atteint 6,7 milliards de francs, en augmentation de 7,4 % sur l'année 1986. En revanche, le redressement de la rentabilité qui avait caractérisé les exercices 1985-1986 a été freiné en raison des pertes subies du fait des nombreux troubles sociaux, internes et externes, qui ont perturbé l'exploitation de l'entreprise.

De ce fait, le bénéfice net après impôts et participation s'élève à 90 millions de francs, au lieu de 116 en 1986.

Cette baisse de rentabilité est également sensible en terme de bénéfice d'exploitation passé de 658 millions de francs en 1986 à 431 en 1987.

La marge brute d'autofinancement a été ramenée à 800 millions, soit 11,8 % du chiffre d'affaires, à rapprocher des 866 millions et 13,8 % d'autofinancement constatés en 1986.

Durant le premier semestre 1988, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires hors taxe de 3,6 milliards ce qui représente une hausse de 10 % sur le premier semestre 1987, mais une baisse de 1,6 % par rapport aux objectifs prévus.

Le résultat brut d'exploitation s'élève à 199 millions de francs au premier semestre 1988, contre 300 millions de francs au premier semestre de l'année précédente.

C. — U.T.A.

1. L'évolution du trafic

a) *Les paramètres à prendre en compte*

La capacité d'accueil de la compagnie

Au 1^{er} juillet 1988, U.T.A. exploitait onze appareils, auxquels il convient d'ajouter les commandes et options prises à la même date et qui sont récapitulées dans le tableau suivant :

Type d'appareil	Commande option	Nombre	Date de livraison prévue
Boeing 747-400	C	2	1989 et 1991
Boeing 737-300	C	4	de 1988 (août et septembre)
	O (1)	4	à 1991
Airbus 340-300	C	6	2 en 1992 2 en 1993 2 en 1994
Airbus 340-300	O	6	

(1) Les options devraient être confirmées fin 1988.

Les Boeing 747-400 livrables en 1989 et 1991 sont destinés à assurer les moyens de la croissance de la compagnie. Les Boeing 737-300 doivent être exploités sur les lignes régulières européennes dont l'autorisation d'exploitation a été demandée par U.T.A.

Le réseau desservi

● La modification du réseau

En 1987, la compagnie a fermé les lignes desservant Kano (Nigeria) et Nouadhibou (Mauritanie) sur son réseau Afrique, auxquelles il convient d'ajouter la liaison Papeete-Honolulu sur le secteur Pacifique.

Cependant, la même année, elle ouvrait sur le réseau Asie, une ligne Paris-Danpasar (Bali) grâce à un vol conjoint avec la compagnie Garuda, en avril. Aucune modification nouvelle n'a été apportée en 1988.

● La demande d'extension du réseau

U.T.A. a demandé en 1987 l'autorisation de desservir New York-Aéroport de Newark, dans le cadre de la politique de diversification recherchée par la compagnie, plus particulièrement vers les U.S.A. A l'appui de sa demande, elle a fait valoir que cette desserte constituait, pour U.T.A. et pour le pavillon français, une opportunité à saisir, cet aéroport présentant des perspectives de développement et des atouts opérationnels et commerciaux majeurs, et n'étant pas desservi par Air France.

De plus, U.T.A. a considéré que la désignation d'une seconde compagnie française entre Paris et New York permettrait d'affronter plus efficacement la concurrence américaine et d'inverser la tendance des dernières années à la dégradation de la part du marché du pavillon français. Compte tenu des flux de trafic considérables entre l'Europe et les États-Unis, la desserte de New York par U.T.A. ne nuirait pas à Air France et renforcerait au contraire la position du pavillon français. Enfin, U.T.A. pourrait prendre sur ce marché une place satisfaisante en termes économiques, point confirmé en 1987 par les bons résultats obtenus sur la ligne Paris-San Francisco (50 000 passagers transportés).

b) *Les résultats de trafic*

Au cours de l'année 1987 et du premier semestre 1988, le trafic acheminé par la compagnie, en nette régression sur les résultats des périodes correspondantes précédentes, s'est établi comme suit :

Secteurs	Passagers		T.K.T. Frêt (000)	T.K.T. (1) Totales transportées
	Nombre	P.K.T. (000)		
Afrique (Avions Pax + Cargo)				
— année 1987	461 637 (- 8,1)	2 278 854 (5,5)	310 471 (- 8,7)	523 142 (- 7,6)
— 6 mois 1988	216 172 (+ 3,1)	1 087 810 (+ 6,3)	174 412 (+ 13,9)	275 834 (+ 10)
Extrême-Orient				
— année 1987	150 988 (+ 1,8)	1 796 535 (+ 1,9)	79 682 (+ 21)	250 037 (+ 7,4)
— 6 mois 1988	71 421 (+ 0,6)	818 496 (- 1)	38 620 (- 5,6)	116 915 (2)
Transpacifique (2)				
— année 1987	110 433 (- 8,7)	706 336 (- 8,5)	15 607 (+ 29)	82 403 (2,3)
— 6 mois 1988	39 049 (- 24)	265 056 (- 18,8)	6 034 (- 17,4)	30 989 (- 19)
Transpacifique Sud				
— année 1987	95 325 (- 8,8)	288 237 (- 11)	16 097 (+ 3,9)	42 980 (- 6)
— 6 mois 1988	27 366 (- 43)	98 434 (- 31)	5 447 (- 33)	14 422 (- 33)
Nouméa/Tokyo				
— année 1987	25 603 (+ 14)	178 504 (+ 13,9)	6 389 (+ 6,2)	22 785 (+ 10)
— 6 mois 1988	10 840 (- 11,4)	75 577 (- 11,4)	2 908 (-)	9 865 (8,4)
Transatlantique				
— année 1987	50 178 (N.S.)	449 394 (N.S.)	13 594 (N.S.)	57 236 (N.S.)
— 6 mois 1988	22 535 (+ 22)	201 823 (+ 22,3)	8 377 (+ 48)	28 156 (+ 27,6)
Total compagnie				
— année 1987	894 164 (- 1,2)	5 697 960 (+ 4,1)	441 840 (-)	978 583 (+ 2,2)
— 6 mois 1988	387 383 (- 5,8)	2 547 198 (- 0,8)	235 798 (+ 8,2)	476 181 (+ 3,3)

P.K.T. : Passagers kilomètres transportés.
T.K.T. : Tonnes kilomètres transportées.
(1) 1 passager = 90 kilogrammes.
(2) Los Angeles - Papeete - Los Angeles ; San Francisco - Papeete - San Francisco ; Papeete - Honolulu - Papeete (fermée à partir du 3 novembre 1987).

2. **La situation financière de la compagnie**

a) *Les résultats pour 1987*

En 1987, le chiffre d'affaires d'U.T.A. a baissé pour la deuxième année consécutive : il s'est élevé à 6,3 milliards de francs, soit un recul de 2,3 % par rapport à 1986, elle-même en retrait de 2 % par rapport à 1985.

Les recettes industrielles ayant augmenté de 6 %, la variation du chiffre d'affaires global traduit en fait une forte inflexion des recettes aériennes qui ont baissé de 5,3 % en 1987, soit presque autant qu'en 1986 (— 5,9 %). Le repli du dollar et des monnaies qui lui sont rattachées, dans lesquelles U.T.A. réalise une part importante de ses recettes, ainsi que le renforcement de la concurrence sur la plupart des lignes desservies, notamment sur les destinations africaines, ont entraîné une dégradation de la recette unitaire de la compagnie et de son chiffre d'affaires.

Le bénéfice net s'est établi en 1987 à 126,6 millions de francs, contre 810,3 millions de francs en 1986, soit 2 % du chiffre d'affaires. Précisons toutefois que le bénéfice 1986 résultait pour une part importante, de l'ordre de 600 millions, de la vente de deux appareils et d'une opération de « lease-back » pour un troisième (1).

Enfin, la marge brute d'autofinancement (634,5 millions de francs contre 1,4 milliard de francs en 1986) a représenté 10 % du chiffre d'affaires.

b) *Les perspectives pour 1988*

Au cours du premier semestre 1988, le chiffre d'affaires d'U.T.A. a dépassé 3 milliards de francs, en hausse de 5,3 % par rapport à la même période de 1987.

Les recettes industrielles ont crû de 13,6 %.

Les recettes aériennes pour leur part sont en augmentation de 3,3 % du fait notamment du frètement d'avions à la filiale charter d'U.T.A., Aéromaritime, dont l'activité a été relancée à compter de fin 1987. Le trafic de fret a augmenté de 8,2 % alors que le trafic de passagers déclinait de 0,8 % pendant les six premiers mois de 1988.

La compagnie prévoit pour 1988 un résultat net sensiblement plus élevé qu'en 1987, de l'ordre de 600 à 650 millions après impôts, par une meilleure gestion, une réduction des effectifs, passant de plus de 7 000 à 6 600 sur deux ans, et de forts gains de productivité.

(1) Opération consistant à vendre un bien, puis à le louer à son nouveau propriétaire.

D. — T.A.T.

Fleuron des compagnies régionales, la Compagnie T.A.T. (Transport aérien transrégional), quatrième compagnie française — et deuxième, derrière Air Inter pour les vols intérieurs — prépare, à sa manière, le marché unique européen, en souhaitant aider les régions à se doter de leurs propres compagnies, pour assurer des liaisons directes moins encombrées que celles proposées par les grandes sociétés d'aviation.

En participant, le cas échéant, à la gestion ou au capital, elle espère susciter un partenariat « euro-régional » qui pourrait intéresser des régions françaises — telles l'Alsace, le Limousin ou le Nord où des compagnies régionales sont à l'étude —, mais aussi étrangères, comme en Grande-Bretagne, en Belgique ou en Espagne.

A l'appui de cette volonté, T.A.T. met en avant l'expérience de vingt ans de transport aérien, la clientèle de près de deux millions de passagers, la formation de ses 1 500 salariés, la quarantaine d'appareils qui compose sa flotte et ses bons résultats financiers qui pourraient atteindre, dit-on, fin 1988, 1 milliard et demi de chiffre d'affaires et 50 millions de bénéfice net, contre 39 en 1987. Signe du dynamisme de la compagnie, la T.A.T. vient de passer commande de 30 ATR 72, devenant de ce fait le plus important client de cet appareil, pour renouveler, à partir de 1991, sa flotte de Fokker 27.

L'exemple de T.A.T. permet de compléter le panorama du transport aérien français qui ne se limite pas aux seules grandes compagnies nationales : rappelons que notre pays compte au total près de 120 transporteurs aériens agréés, parmi lesquels quatorze sont habilités à exploiter des lignes régulières.

Ces compagnies, qualifiées de complémentaires, assurent, grâce à une flotte qui avoisinerait les 140 appareils, une centaine de liaisons permanentes, dont les trois quarts ne passent pas par Paris.

Nul doute que les échéances européennes et la déréglementation du transport aérien ne constituent une chance fondamentale pour l'avenir de compagnies telles la T.A.T. ou Air Littoral, pour ne citer que celles-ci.

III. — L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

A. — LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

1. L'évolution des trafics sur les plates-formes parisiennes

a) *La place de Paris face aux aéroports européens*

Le trafic enregistré sur les aéroports parisiens, tant pour les passagers que pour le fret est retracé dans les tableaux ci-après, qui exposent également les évolutions constatées dans les principales gares européennes.

Trafic passagers des principaux aéroports européens

(en millions)

Aéroports	1985		1986		1987		Variations moyennes 1982-1987
	Trafic	Δ	Trafic	Δ	Trafic	Δ	
Londres (1)	47,2	+ 6,9 %	48,7	+ 3,2 %	55,4	+ 13,7 %	+ 7,6 %
Francofort	20,3	+ 6,5 %	20,5	+ 1,1 %	23,3	+ 13,7 %	+ 6,2 %
Amsterdam	11,7	+ 7,8 %	12,0	+ 2,6 %	13,6	+ 13,5 %	+ 6,4 %
Bruxelles (*)	5,8	+ 5,5 %	5,9	+ 1,7 %	6,4	+ 8,8 %	+ 4,3 %
Rome (2)	14,0	+ 3,8 %	12,3	- 12,0 %	14,7	+ 11,5 %	+ 3,3 %
Paris (3)	32,9	+ 4,9 %	33,5	+ 2,0 %	37,0	+ 10,5 %	+ 4,7 %

(1) Heathrow + Gatwick + Stansted.

(2) Ciampino + Fiumicino (1986 estimé).

(3) Orly + Charles-de-Gaulle + Le Bourget.

Δ Variation par rapport à l'année précédente.

(*) Chiffres estimés au 10 mois 1987.

Il ressort de ce tableau que Paris reste la deuxième plateforme d'Europe, après Londres, bien que sa progression de trafic sur la période 1982-1987 — et en dépit de la forte hausse enregistrée en 1987 — soit nettement inférieure à celles enregistrées à Francfort ou Amsterdam.

Trafic fret des principaux aéroports européens

(en millions de tonnes)

Aéroports	1985		1986		1987		Variations moyennes 1982-1987
	Trafic	Δ	Trafic	Δ	Trafic	Δ	
Londres (1)	697,0	− 0,3 %	720,3	+ 3,3 %	786,7	+ 9,2 %	+ 6,7 %
Francfort	767,9	+ 4,9 %	822,8	+ 7,1 %	909,2	+ 10,5 %	+ 8,5 %
Amsterdam	436,1	− 0,5 %	451,4	+ 3,5 %	513,7	+ 13,8 %	+ 10,2 %
Bruxelles (*)	167,5	+ 15,9 %	192,3	+ 14,8 %	214,1	+ 11,3 %	+ 7,8 %
Rome (2)	180,0	+ 1,7 %	186,1	− 3,4 %	201,7	+ 5,8 %	+ 6,5 %
Paris (3)	693,1	+ 1,9 %	712,7	+ 2,8 %	764,0	+ 7,3 %	+ 4,1 %

(1) Heathrow + Gatwick + Stansted.
 (2) Ciampino + Fiumicino (1986 estimé).
 (3) Orly + Charles-de-Gaulle + Le Bourget.
 Δ Variation par rapport à l'année précédente.
 (*) Chiffres estimés au 10 mois 1987.

En matière de fret, Paris se situe à l'avant-dernier rang en terme de progression de trafic moyenne sur la période, mais conserve néanmoins largement sa troisième place européenne après Francfort et Londres.

b) La répartition des passagers entre les différents aéroports

Si le trafic national des passagers commerciaux a crû globalement de 9,5 %, tandis que le trafic international augmentait de 11,3 %, les hausses se sont réparties différemment dans les différents aéroports parisiens, ainsi qu'il apparaît dans le tableau ci-après :

Trafic passagers aéroports de Paris

(1 000 pax)

Aéroports	1986	1987	1987/1986
Roissy 1	7 022	7 538	+ 7,3 %
Roissy 2	7 816	8 906	+ 13,9 %
Orly Ouest	11 138	12 381	+ 11,2 %
Orly Sud	7 555	8 223	+ 8,8 %
Total Paris	33 531	37 048	+ 10,5 %

La répartition du trafic entre Orly et Roissy évolue en fonction de la croissance du trafic installé et des transferts décidés. Ces transferts font actuellement l'objet des réflexions d'un groupe de travail animé par la Direction générale de l'Aviation civile. Néanmoins, dans le scénario le plus probable de croissance et de transferts, le trafic évoluerait ainsi :

Passagers

(en millions)

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Orly	21,6	22,2	22,5	22,5	22,5	22,5
C.D.G.	18,4	19,8	21,1	22,9	25,2	27,6
Total	40	42	43,6	54,4	47,7	50,1

Les prévisions initiales pour 1989 étaient établies sur la base d'une croissance de 5,3 % du trafic ; celles-ci ont été révisées en octobre dernier et fixées à 6,5 % pour le trafic global et à 7,6 % pour les seuls vols internationaux (1).

2. La situation financière d'Aéroports de Paris

a) Les résultats financiers pour 1987

Les comptes d'exploitation font ressortir les résultats suivants, exprimés en millions de francs :

	1986	1987	1987/1986
Produits	3 802,3	4 404,4	+ 15,8 %
Charges	3 688,3	4 072,1	+ 10,4 %
Résultat après impôts	114	332,3	+ 19,2 %

La forte augmentation du résultat provient, d'une part, du taux élevé de croissance du trafic aérien, d'autre part, de la cession-bail du siège.

Le résultat, hormis cette cession, s'élève à 160 millions de francs, soit une hausse de 40 %.

Il devrait être supérieur à 300 millions de francs en 1988, assorti d'une capacité d'autofinancement de l'ordre de 700 millions, hors opérations exceptionnelles.

(1) Compte tenu de ce dernier élément, l'évolution du trafic sur CDG a été ainsi réévaluée : 1989 : 20,3, 1990 : 21,6 ; 1991 : 23,4 ; 1992 : 25,6 ; 1993 : 28. Ces données modifient d'autant les perspectives total de trafic sur les plate-formes parisiennes.

b) L'endettement de la société

L'endettement d'Aéroports de Paris s'élève, pour 1987, à 3,4 milliards de francs, soit un montant sensiblement égal à celui observé l'année précédente.

Le ratio dettes à long et moyen terme sur chiffre d'affaires traduit un allègement de la dette sur plusieurs années :

1984 : 1,19
 1985 : 0,99
 1986 : 0,97
 1987 : 0,9

La restructuration de la dette — environ 35 % en devises et 65 % en francs — a permis de diminuer le poids des frais financiers.

Les investissements prévisionnels pour 1988 atteignent 900 millions de francs, dont 476 pour Roissy et 230 pour Orly et concernent, pour l'essentiel, en dehors des dépenses du troisième terminal de Charles de Gaulle 2, des travaux de renouvellement et d'adaptation.

Le besoin de financement serait de 300 millions de francs, ce qui, compte tenu des remboursements d'emprunts antérieurs à hauteur de 123 millions de francs, conduirait à un endettement en fin d'exercice de l'ordre de 3,5 milliards pour un chiffre d'affaires estimé à près de 4 milliards.

c) Le développement des activités d'ingénierie aéroportuaire

L'objectif que la société s'est fixé en la matière, vise à la réalisation d'un chiffre d'affaires moyen de 100 millions de francs chaque année sur une période de cinq ans, pour l'ingénierie externe, soit environ 3 % du chiffre d'affaires total d'Aéroports de Paris.

Le tableau suivant donne les résultats des trois dernières années et les prévisions pour 1988 et 1989 des montants des contrats signés et du chiffre d'affaires de l'ingénierie externe (en millions de francs) :

	1985	1986	1987	1988 (*)	1989 (*)
Contrats signés	120	100	145	70/80	60/80
Chiffre d'affaires	125	95	100	100/110	100/110

La vente d'ingénierie en 1987 a confirmé le maintien d'une activité soutenue en France avec notamment, dans le domaine aéroportuaire, la fin de la supervision des travaux de l'aérogare de Nice et le début des études de celle de Montpellier ; en matière de grands projets, ont été poursuivis le contrôle des travaux de l'opération Tête-Défense et les études du terminal français pour le tunnel sous la Manche.

A l'étranger, en ce qui concerne les études, il faut noter la fin de la phase II de l'aéroport Soekarno Hatta à Jakarta et la poursuite du projet Al Ain à Abu Dhabi.

Plus récemment, début 1988, la K.I.A.C. (Kansai International Airport Company) a choisi le concept réalisé par Aéroports de Paris pour l'aérogare du Kansai à Osaka (Japon), qui a pu s'imposer, grâce à des solutions techniques et architecturales originales, sur le marché japonais, **ce dont votre Rapporteur ne peut que se réjouir pour la société ADP et, plus largement, pour l'image de la technologie française à l'étranger.**

Pour la fin 1988 et 1989, les perspectives sont modérées avec un montant de contrats prévisionnel de l'ordre de 70 à 80 millions de francs. Cette tendance confirme la difficulté de plus en plus grande d'aboutir à des contrats importants, la concurrence s'exacerbant tant au niveau des prix que des financements.

3. La desserte des aéroports parisiens

a) *La desserte de Roissy par le TGV*

Le Gouvernement a décidé le 9 octobre 1987 la réalisation simultanée du TGV Nord et de la ligne d'interconnexion, située à l'est de Paris, et destinée à relier entre elles les lignes TGV Nord, Sud-Est et Atlantique.

Cette ligne d'interconnexion comportera une gare sur l'aéroport CDG, située à proximité de l'accès à la ligne B du RER et au contact de l'aérogare CDG 2. Cette gare devrait être desservie en 1993 par environ 25 TGV par jour et par sens en correspondance avec les avions moyens et longs courriers de la compagnie Air France, plaçant ainsi ADP dans une position très favorable face au marché européen unifié.

Le montant de l'investissement à réaliser sur l'aéroport de CDG, pour le passage et l'arrêt du TGV, est estimé à 1,2 milliard de francs, dont 350 millions de francs à la charge d'ADP.

Enfin, outre la construction de la gare TGV, le programme des travaux prévoit la réalisation d'un système de transport en site propre destiné à relier entre elles les gares TGV et RER, l'aérogare 2 de l'aéroport et l'unité centrale où seront construits 200 000 m² de bureaux visant à faire de l'aéroport un centre d'affaires international.

*b) L'amélioration de la desserte d'Orly
par les transports collectifs*

Plusieurs rapports ont été présentés par M. Ternier en 1986 pour améliorer la desserte d'Orly par les transports en commun.

La mise en œuvre des mesures préconisées par ces rapports a abouti notamment au choix de la société Matra, par le Syndicat des Transports parisiens le 9 décembre 1987, pour desservir Orly par une liaison VAL depuis Antony en association avec la R.A.T.P. et Air Inter.

Une concession aux risques et périls de trente ans a été accordée à la société d'exploitation constituée entre Matra et la R.A.T.P. Le coût de l'investissement s'élève à 1,7 milliard de francs, entièrement financé sur les fonds privés, et cette liaison devrait être mise en œuvre en 1991.

En outre, un groupe de suivi associant les transporteurs (R.A.T.P., S.N.C.F., Air Inter, Air France, etc...), Aéroports de Paris et les administrations concernées a été mis en place pour étudier les mesures susceptibles de renforcer l'utilisation des transports en commun.

Dans ce sens, il a notamment décidé, le 21 juin dernier, de réaménager la gare routière d'Orly sud, à échéance de mars 1989.

B. — LES AÉROPORTS DE PROVINCE

1. Les plates-formes de métropole

La très nette reprise constatée en 1986 s'est accentuée en 1987 : la croissance du trafic intérieur a été la plus soutenue, mais le trafic européen a connu aussi une forte expansion. Les plus sensibles augmentations ont été enregistrées, une fois encore, sur les aéroports moyens, quatre d'entre eux dépassant 15 % : Brest, Biarritz, Perpignan et Toulon, en raison de la très forte progression du trafic d'Air Inter (notamment mise en service de l'A 300 à Brest).

Les grands aéroports ont connu une meilleure évolution qu'en 1986, grâce à la bonne tenue du trafic européen. Toutefois, la baisse continue du trafic avec l'Afrique du Nord a encore affecté les résultats de Marseille et Lyon. Ce dernier aéroport a en outre souffert des problèmes liés à la navigation aérienne qui ont favorisé le TGV.

Toulouse et Bordeaux ont enregistré les meilleurs résultats de cette catégorie.

Durant les quatre premiers mois de 1988, le rythme de croissance du trafic passagers s'est légèrement ralenti, alors qu'on observe par ailleurs une accélération de l'augmentation du nombre de mouvements : qu'on se souvienne des difficultés apparues à l'aéroport de Nice au cours des derniers week-ends de l'Ascension et de la Pentecôte...

2. Les aéroports d'outre-mer

L'évolution amorcée en 1986 s'est amplifiée dans les départements, mais arrêtée dans les territoires. Dans les D.O.M., l'accroissement des vols à la demande et la nouvelle politique tarifaire d'Air France ont entraîné une hausse de près de 20 % du trafic avec la métropole. Toutefois, le trafic international a de nouveau régressé aux Antilles.

En Polynésie, la baisse du trafic en provenance des États-Unis a été tout juste compensée par l'augmentation du trafic métropolitain.

Les premiers résultats disponibles pour 1988 montrent une nouvelle et très forte progression dans les D.O.M., sans doute liée à l'activité d'Aéromaritime et à la mise en service d'un Boeing 747 par Minerve. Rappelons que le trafic d'Air France a lui aussi augmenté de manière très sensible.

Pour l'année 1989, la croissance du trafic devrait continuer à être assez soutenue, de l'ordre de 7 % en métropole et 5 % dans les D.O.M.-T.O.M.

89

IV. — LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

A. — L'AÉROSPATIALE

1. Le succès du programme Airbus

a) *L'augmentation des commandes et options*

● Le cumul des **commandes fermes** d'Airbus, par version d'appareil, porte sur 944 aéronefs au 31 juillet 1988, soit plus de 200 commandes supplémentaires par rapport au premier semestre de 1987.

Le tableau ci-après retrace l'évolution des commandes depuis 1984 :

	A 300	A 300-600	A 310-200	A 310-300	A 320	A 330	A 340
1984	231	20	84	25	51	—	—
1985	245	30	87	30	90	—	—
1986	247	34	83 (1)	43	134	—	—
1987	248	63	85	71	253	12	58
1988 (31-7)	248	76	85	78	374	12	71

(1) Transformation de commandes d'A 310-200 en commandes d'A 310-300.

La hausse dans les commandes d'Airbus A 320 laisse espérer que l'accident survenu, à Mulhouse, lors d'une démonstration, n'a pas entamé son succès, l'enquête ayant fait apparaître qu'aucune défaillance ne peut être mise à la charge de l'avion ni de ses équipements.

● **Les options** étant des engagements peu contraignants, aussi bien en ce qui concerne le type d'appareil que la date de livraison, Airbus Industrie ne les comptabilise en général pas ; toutefois, les options les plus fiables portent sur 41 appareils A 300 et A 310, 332 A 320, 29 A 330 et 37 A 340.

b) Le plan de production d'Airbus

Le plan de production prévisionnel des Airbus est résumé dans le tableau suivant :

	1988	1989	1990
A 310-200	1	—	—
A 310-300	24	22	27
A 300-600	17	20	15
Total gros porteurs	42	42	42
A 320	29	59	84

La reprise de la demande pour les gros porteurs a permis de stabiliser la cadence de production d'appareils de cette catégorie à 42 par an pour les prochaines années.

A la suite du grand succès commercial rencontré par l'A 320, toutes les positions de livraison sont affectées jusqu'au milieu des années 1990. La cadence de production augmente actuellement, et atteindra 88 appareils par an en 1990.

c) Les tendances du marché mondial

La stagnation du trafic mondial entre 1980 et 1983 a placé les compagnies aériennes dans une situation de surcapacité, compte tenu des commandes massives de matériel neuf passées à la fin des années 1970, dans un contexte de vigoureuse expansion du transport aérien.

La reprise du trafic depuis lors — particulièrement nette en 1987 : 13 % — a permis de résorber pour partie cette surcapacité ; les prévisions tablent sur une progression de 5,5 à 6,5 % pour la période 1987-2000.

Dans le même temps, les résultats d'exploitation des compagnies sont devenus positifs en 1985 et 1986, après la succession d'exercices déficitaires constatée de 1980 à 1984. La situation financière reste toutefois fragile, compte tenu notamment de l'endettement massif supporté.

Après une chute des ventes d'avions en 1982, suivie d'une stagnation en 1983 et en 1984, les commandes ont repris depuis 1985, principalement pour les avions de faible capacité. Ceci s'explique par la politique américaine de déréglementation, qui conduit les compagnies à augmenter la fréquence des dessertes et, par conséquent, à utiliser des avions de petite taille.

Il existe, de plus, un nombre considérable de petits porteurs moyens courriers (DC-9, B 727, B 737) dont la moyenne d'âge avoisine 15 ans, suscitant un besoin de renouvellement qui profite particulièrement à l'A 320.

En raison de l'engorgement croissant des aéroports et de l'espace aérien, en Europe comme aux États-Unis, on assiste actuellement à un développement spectaculaire de la demande d'avions moyens courriers d'une capacité de 180 places. En effet, ceux-ci sont, à la fois, suffisamment petits pour offrir une bonne fréquence de desserte sur les lignes soumises à une forte concurrence, du fait de la libéralisation du transport aérien, et suffisamment gros pour rentabiliser au mieux les créneaux d'atterrissage et de décollage que la saturation progressive des aéroports rend de plus en plus rares. Une version allongée de l'A 320 apporterait une solution satisfaisante à ce type de problème. Signalons d'ailleurs que la Compagnie Air Canada a, en juillet dernier, pris d'ores et déjà une option sur vingt de ces appareils alors même que le développement de ce type d'aéronef n'était pas encore programmé.

Enfin, les commandes de gros porteurs devraient se poursuivre, au rythme soutenu actuel, avec l'apparition du marché de remplacement des DC-10 et des L 1011. L'A 300 et l'A 310, de conception déjà relativement ancienne, ont des versions dérivées A 300-600 et A 310-300 qui restent concurrentielles ; l'A 330, qui bénéficiera d'une nouvelle voilure, prendra le relais à partir de 1993 pour assurer le maintien de la part de marché d'Airbus sur ce créneau.

2. La réalisation de l'ATR 42

a) *Les dispositions de l'accord franco-italien*

La coopération entre Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia sur l'ATR 42 a été lancée le 4 novembre 1981 par la signature d'un accord créant le G.I.E. « Avions de Transport Régional » et prévoyant une répartition paritaire des tâches de développement, industrialisation et commercialisation. Un accord intergouvernemental, signé le 27 avril 1983, a pris acte de ces dispositions et défini les engagements des gouvernements en matière de soutien au développement et d'aide au financement des ventes.

L'ATR 42 est un avion de transport régional biturbopropulseur pressurisé, d'une capacité comprise entre 42 et 49 passagers, équipé de deux moteurs PW 120 de Pratt & Whitney Canada. Aeritalia assume la responsabilité du fuselage, et Aérospatiale celle de la voilure fabriquée à Saint-Nazaire. De plus, Aérospatiale assure, à Toulouse, le montage final de l'appareil et les essais en vol. La commercialisation des avions est assurée par les deux sociétés dans le cadre du G.I.E.

La mise au point et le déroulement des essais en vol ont été en tout point conformes au programme : le premier vol a été effectué le 16 août 1984 et le certificat de navigabilité délivré le 24 septembre 1985.

b) *Le succès commercial de l'ATR 42*

L'ATR 42 est destiné au marché des avions de transport pour compagnies régionales, estimé à plus de 3 000 appareils d'ici la fin du siècle. Les hypothèses de pénétration de ce marché, compte tenu des succès constatés, laissent envisager la production de 700 à 1 000 avions.

En 1987, le succès commercial s'est considérablement renforcé avec près de 100 commandes et options supplémentaires ; fin juin 1988, le G.I.E. disposait de 262 commandes et options réparties entre 36 compagnies implantées dans les cinq continents, avec une prédominance de l'Amérique du Nord (États-Unis et Canada).

Le détail est le suivant :

	Commandes	Options	Total
ATR 42	141	71	212
ATR 72	19	31	50
Total	160	102	262

Le plan de production a été adapté à ces perspectives commerciales : la cadence mensuelle s'est vue portée de 4 à 6, avec l'ambition de la fixer bientôt à 8.

3. La section hélicoptères

Aérospatiale poursuit actuellement quatre programmes d'hélicoptères civils et militaires.

a) *L'Écureuil bimoteur*

Après le développement, entre 1980 et 1983, de la version de base AS 355, équipée de turbines importées, une nouvelle version dotée de turbines de fabrication française TM 319 vient d'obtenir sa certification civile.

Les estimations de vente portent sur environ vingt appareils par an, la nouvelle version devant, à terme, égaler la production de la version de base ; notons toutefois que l'évolution du marché civil est fortement dépendante des activités de recherche pétrolière en mer.

Au 30 juin dernier, 349 machines ont été livrées — dont une à turbine TM 319 — et les commandes portent sur 355 appareils de base, auxquels s'ajoutent 24 hélicoptères nouvelle version.

En dépit du récent ralentissement des ventes constaté aux États-Unis, la société estime que l'équilibre financier du programme sera atteint vers 1998, date à laquelle 1.500 appareils pourraient avoir été vendus.

b) *Le Dauphin bimoteur*

A la version de base, dotée de moteurs Arriel fortement consommateurs d'énergie, a succédé un nouveau modèle, équipé de turbines françaises modernes TM 333 proposé actuellement à la vente en version militaire de type Panther.

L'équilibre financier de ce programme, situé sur un créneau particulièrement concurrentiel, ne sera probablement pas atteint avant 1997, après livraison de 1 200 machines dont plus de la moitié avec moteurs TM 333 —, du fait des coûts de développement des améliorations successives apportées à l'appareil.

L'industriel prévoit la vente, sur la période 1988-1991, de 30 appareils par an environ.

c) *L'Écureuil monomoteur*

A la version de base développée entre 1975 et 1978, a succédé une version intermédiaire de plus grande puissance, dite 350 B1, qui a élargi le marché de cet appareil et pourvu au remplacement de l'hélicoptère Lama.

Outre cette première amélioration, Aérospatiale a réalisé un prototype équipé d'une porte arrière entièrement réalisée en matériaux composites et qui devait aboutir à la commercialisation d'une nouvelle version AS 351.

Cependant, compte tenu de la situation du marché, l'industriel a décidé de ne pas industrialiser cette version dans l'immédiat, mais de poursuivre un programme d'améliorations plus ambitieux afin de disposer, en 1993, d'un appareil capable de faire face à la concurrence, doté notamment d'un rotor quadripale et d'une partie arrière en matériaux composites.

L'Aérospatiale ne prévoit pas de reprise sensible du marché avant 1991 et estime les commandes, pour les 3 prochaines années, à 100 appareils par an, tous types confondus. Toutefois depuis le début de l'année 1988 les cadences de production ont dû être, par deux fois, révisées à la hausse passant de 80 à 140 machines par an.

Pour la nouvelle version devant apparaître en 1993, les perspectives de ventes s'élèveraient à 800 appareils jusqu'à l'an 2000. L'équilibre financier de la version de base est prévu pour 1995, après la vente de 2 000 appareils.

d) *Le Super-Puma*

Une modernisation du Super-Puma, destinée à maintenir la compétitivité de l'appareil face à un concurrent nouvellement lancé sur le marché par le constructeur Sikorsky, a été engagée en 1987 et devrait se poursuivre jusqu'en 1990.

Cet hélicoptère de moyen tonnage a relativement mieux supporté la crise économique actuelle, grâce à des commandes militaires à l'exportation venant assurer le relais des clients civils, notamment ceux travaillant à la recherche pétrolière.

Les améliorations apportées permettront de prolonger la vie de l'appareil jusque vers les années 2000 et ouvrent une perspective de vente d'environ 400 machines supplémentaires.

L'équilibre financier du programme de base devrait être atteint vers 1991 ; le programme d'améliorations pourrait être rentable vers 1995, dès lors qu'il aura apporté un complément de ventes d'une centaine d'appareils.

B. — LA S.N.E.C.M.A.

1. L'activité de la S.N.E.C.M.A.

En 1987, le chiffre d'affaires de la S.N.E.C.M.A. s'est établi à 9,4 milliards contre 10,2 en 1986, soit une diminution voisine de 10 % due pour l'essentiel à la baisse du dollar et au recul des ventes militaires à l'exportation. La part civile de l'activité est supérieure à 50 % depuis 1985.

Ce chiffre d'affaires civil repose sur deux familles de moteurs : les CF 6 et les CFM 56.

2. Le programme CFM 56

La coopération entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric sur le programme CFM 56 continue de se dérouler dans des conditions remarquables, tant au niveau technique qu'au niveau industriel.

Un nouvel accord a été signé en avril 1988 entre les deux firmes, pour le développement et la production d'une nouvelle version d'une poussée voisine de 14 tonnes (pouvant être augmentée jusqu'à 15 tonnes), le CFM 56-5 C 2, destiné à la motorisation du long courrier A 340.

Les dépenses de développement de la partie française du moteur sont estimées à 2,7 milliards de francs, répartis sur la période 1988-1992.

L'aide de l'État porte sur 60 % de ces dépenses, soit 1,6 milliard, sous forme d'avances remboursables.

Le CFM 56 5 C 2 fait à ce jour l'objet de 218 commandes fermes.

* *
*

A l'issue d'une réunion tenue le 16 novembre 1988, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits destinés à l'aviation civile dans le projet de budget pour 1989. Plusieurs membres de la Commission ont toutefois préféré s'abstenir, afin de marquer leur désapprobation face à la dégradation de la qualité du service constatée sur les vols — notamment intérieurs — de nos compagnies aériennes et à l'aéroport d'Orly-Ouest.