

N° 61

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1990* CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE  
LA CONSTITUTION,

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Senateur.

---

*1. Cette commission est composée de :* MM. Jean-François Poncelet, *président*, Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents*, Bernard Barbier, Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Louis Minetti, René Tregouet, *secrétaires*, MM. Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, Roger Besse, Jean Besson, François Blazot, Marcel Bony, Jean-Eric Bousch, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Henri Collette, Marcel Costes, Roland Courteau, Marcel Daumay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Desire, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire Dupin, Jean Grandon, Georges Grulliot, Remi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Jacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Momard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 15), 925 (tome IV) et T A 181

Sénat : 58 et 59 (annexe n° 19) (1989-1990).

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT AERIEN FRANCAIS</b>	9
<b>I. LA SITUATION DES COMPAGNIES NATIONALES</b> .....	9
<b>A. AIR FRANCE</b> .....	9
<b>1. L'évolution du trafic : une appréciation à nuancer</b> ....	9
<i>a) Les chiffres</i> .....	9
<i>b) Les comparaisons avec l'activité des compagnies étrangères</i>	10
<b>2. Le réseau desservi : un début de redéploiement</b> .....	11
<i>a) L'extension du réseau long courrier en 1989</i> .....	11
<i>b) Les nouvelles dessertes intra-européennes</i> .....	12
<i>c) Les développements de desserte au départ des métropoles régionales</i>	12
<b>3. Des résultats financiers contrastés</b> .....	13
<i>a) Les chiffres positifs de 1988</i> .....	13
<i>b) Des perspectives plus préoccupantes pour 1989</i> .....	14
<b>4. Un programme d'investissement ambitieux</b> .....	15
<i>a) Les opérations envisagées</i> .....	15
<i>b) Les plans de financement</i> .....	16
<b>B. AIR INTER</b> .....	17
<b>1. Le trafic de la compagnie</b> .....	17
<i>a) Le bilan quantitatif de 1988</i> .....	17

	Pages
<i>b) Les tendances récentes</i> .....	18
<b>2. Des résultats financiers encourageants</b> .....	19
<i>a) Un bilan honorable</i> .....	19
<i>b) L'impact négatif des mouvements sociaux</i> .....	20
<b>3. L'expansion de la flotte</b> .....	21
<b>C. L'Union de Transports Aériens (U.T.A.)</b> .....	22
<b>1. Le trafic assuré par la compagnie</b> .....	22
<b>2. Une flotte en mutation</b> .....	24
<b>3. Les modifications apportées au réseau desservi</b> .....	25
<i>a) Les ouvertures de lignes</i> .....	25
<i>b) La desserte de New York</i> .....	25
<i>c) L'activité charter</i> .....	26
<b>4. Des résultats financiers en hausse</b> .....	27
<i>a) 1988 : le redémarrage de la croissance</i> .....	27
<i>b) 1989 : une confirmation de la tendance ?</i> .....	28
<b>D. Les compagnies régionales</b> .....	29
<b>1. Un trafic en hausse</b> .....	29
<b>2. Des perspectives de développement</b> .....	30
<b>II. L'ENVIRONNEMENT DU TRANSPORT AERIEN NATIONAL</b> .....	31
<b>A. LES PROBLEMES SPECIFIQUES</b>	
<b>AU TRANSPORT AERIEN</b> .....	31
<b>1. L'encombrement de l'espace aérien</b> .....	31
<i>a) L'accroissement du volume de trafic contrôlé</i> .....	31
<i>b) Les améliorations proposées</i> .....	32
<b>2. Les impératifs de sûreté et de sécurité aériennes</b> .....	33
<i>a) La taxe de sûreté</i> .....	33
<i>b) Les mesures recommandées aux compagnies aériennes</i> ..	34
<b>B. LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES</b> .....	36
<b>1. Le cadre communautaire actuel</b> .....	36
<i>a) L'accord du 14 décembre 1987</i> .....	36
<i>b) Le bilan de cette première phase</i> .....	38

	Pages
<i>c) L'arrêt de la Cour de Justice européenne du 11 avril 1989</i>	39
<b>2. La restructuration du transport aérien français</b> .....	39
<i>a) La coopération Air France/Air Inter</i> .....	40
<i>b) La place d'U.T.A.</i> .....	41
<b>3. La deuxième phase de libéralisation</b> .....	42
<b>DEUXIEME PARTIE : L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE ET AERONAUTIQUE</b> .....	45
<b>I. AEROPORTS DE PARIS</b> .....	45
<b>A. DES RESULTATS TRES SATISFAISANTS</b> .....	45
<b>1. Le trafic : une situation contrastée</b> .....	45
<i>a) L'augmentation du trafic passagers</i> .....	45
<i>b) Une moindre progression du trafic fret</i> .....	47
<b>2. Une situation financière saine</b> .....	47
<i>a) Des résultats d'exploitation plus que positifs</i> .....	47
<i>b) L'allègement progressif de la dette</i> .....	48
<i>c) Des perspectives favorables</i> .....	48
<b>B. L'AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE PARISIENNE</b> .....	49
<b>1. Les programmes d'investissements d'Aéroports de Paris</b> .....	49
<b>2. La desserte des aéroports parisiens par les transports collectifs</b> .....	50
<i>a) La desserte d'Orly par le Val</i> .....	50
<i>b) La desserte de Roissy par le TGV</i> .....	51
<b>II. LES AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER</b> ....	53
<b>A. UN TRAFIC EN HAUSSE</b> .....	53
<b>1. Les aérodromes de métropole</b> .....	53
<b>2. Les plate-formes d'outre-mer</b> .....	54

	Pages
	-
<b>B. LA PREPARATION DE L'AVENIR .....</b>	<b>54</b>
<b>III. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE .....</b>	<b>55</b>
<b>A. LES PROGRAMMES AERONAUTIQUES .....</b>	<b>55</b>
<b>1. Une grande année pour le programme Airbus .....</b>	<b>55</b>
<i>a) La forte progression de la demande .....</i>	<i>55</i>
<i>b) Le plan de production .....</i>	<i>55</i>
<i>c) Les tendances favorables du marché mondial .....</i>	<i>56</i>
<b>2. Le succès confirmé de l'ATR 42 .....</b>	<b>58</b>
<i>a) Le fruit de la coopération franco-italienne .....</i>	<i>58</i>
<i>b) Une réponse adéquate à une demande spécifique .....</i>	<i>58</i>
<i>c) Une réussite commerciale incontestable .....</i>	<i>59</i>
<b>B. LES PROGRAMMES CFM .....</b>	<b>59</b>
<b>1. Les CF6 .....</b>	<b>60</b>
<b>2. Les CFM 56 .....</b>	<b>60</b>
<b>CONCLUSION DE LA COMMISSION .....</b>	<b>61</b>

Mesdames, Messieurs,

Au sein du budget total des transports, qui atteindra 54,7 milliards de francs en 1990, les subventions affectées au secteur de l'aviation civile -hors budget annexe de la navigation aérienne- s'élèvent, en termes de crédits de paiement, à 5,65 milliards, soit une progression significative de 13,5 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation bénéficie tant aux dépenses de fonctionnement, pour la revalorisation des indemnités accordées au personnel de la navigation aérienne, qu'aux dépenses en capital, en vue de la poursuite des programmes de construction aéronautique, notamment Airbus.

Pour leur part, les autorisations de programme enregistrent une croissance de 16,6 %, passant de 2,71 milliards en 1989 à 3,16 milliards proposés pour 1990. Ces crédits sont consacrés, à près de 90 %, aux programmes de construction aéronautiques sous forme, le plus souvent, d'avances remboursables.

C'est ainsi que les projets Airbus A 330 et A 340, qui bénéficient d'une dotation de 1,3 milliard de francs, en hausse de 44 %, absorbent 46,7 % de l'ensemble des crédits disponibles.

Autre bénéficiaire, le projet de motorisation CFM 56-5, développé par la SNECMA, et à qui sont attribués 30 % du total des avances consenties, voit sa dotation accrue de près de 50 % pour atteindre 841 millions de francs.

Laissant à la Commission des Finances le soin d'étudier plus avant les dispositions strictement financières du projet de budget pour 1990, votre rapporteur vous propose d'examiner, dans ce présent avis, le transport aérien français, sous ses différentes composantes et, notamment, dans la perspective désormais proche de l'achèvement du marché européen qui en bouleversera la physionomie.

## PREMIERE PARTIE :

### LE TRANSPORT AERIEN FRANCAIS

#### I. LA SITUATION DES COMPAGNIES NATIONALES

##### A. AIR FRANCE

###### 1. L'évolution du trafic : une appréciation à nuancer

###### a) Les chiffres

Le nombre de passagers transportés en 1988 a augmenté de 11,2 %, tandis que, dans le même temps, celui des passagers-kilomètres progressait de 8,8 %. Ce décalage reflète le développement plus rapide de deux réseaux moyen-courrier, le réseau Europe (croissance de 13,3 % du nombre de passagers transportés) et le réseau province-Europe (+ 14,3 % des passagers transportés). Le tableau suivant indique l'évolution très favorable observée en 1988, amplifiant les résultats obtenus l'année précédente :

	Passagers (milliers)	Passagers-km (millions)
1987 .....	13 429,1 (+ 10,1 %)	31 674,6 (+ 14,5 %)
1988 .....	14 795,5 (+ 11,2 %)	34 456 (+ 8,8 %)

En 1988, le coefficient d'occupation des sièges a atteint 73,6 % sur long-courriers et 63,5 % sur moyen-courriers. Pour sa part, le coefficient de chargement moyen (passage et fret) s'élevait à 68,5 % sur long-courriers et 56 % sur moyen-courriers.

*b) Les comparaisons avec l'activité des compagnies étrangères*

● L'excellent résultat de 1988

La progression du trafic international passagers et fret enregistrée par Air France et ses principaux concurrents européens en 1988 par rapport à 1987, s'établit de la façon suivante :

(En pourcentage.)		
1988	Trafic passagers	Trafic fret
A.E.A. : .....	+ 5,8	+ 9,5
British Airways .....	+ 2,5	+ 8
Alitalia .....	+ 2,3	+ 13,3
K.L.M. ....	+ 6,7	+ 8,9
Lufthansa .....	+ 7,2	+ 7,3
Swissair .....	+ 4,3	+ 10,8
S.A.S. ....	+ 6,6	+ 4,6
Air France .....	+ 8,4	+ 7,9

En 1988, la compagnie nationale affichait la meilleure performance européenne en ce qui concerne le développement du trafic passagers tout en améliorant son coefficient de remplissage : les efforts faits pour intensifier les dessertes et étendre le réseau continuent de produire leurs effets. Sans atteindre cette performance, l'évolution du trafic de fret restait honorable.

● Une moindre croissance en 1989

En revanche, au premier semestre de 1989, la croissance de l'activité internationale d'Air France, tant pour les passagers que le fret, se situe à un niveau inférieur à la moyenne et au dernier rang des compagnies européennes, en grande partie en raison des mouvements sociaux qui ont perturbé l'exploitation des lignes au cours des premiers mois de l'année.



(En pourcentage.)

6 mois 1989	Trafic passagers	Trafic fret
A.E.A. : .....	+ 7,3	+ 9,9
British Airways .....	+ 8,3	+ 7,7
Alitalia .....	+ 14,9	+ 14,8
K.L.M. ....	+ 8,4	+ 8
Lufthansa .....	+ 6,5	+ 12,8
Swissair .....	+ 8,8	+ 8,5
S.A.S. ....	+ 8,3	+ 5,8
Air France .....	+ 6,4	+ 4,7

## 2. Le réseau desservi : un début de redéploiement

### a) L'extension du réseau long courrier en 1989

En 1989, sept nouvelles dessertes ont été adjointes au réseau desservi par la compagnie, dont cinq au départ de la province :

- Paris/Kilimandjaro, desservie à raison d'une fréquence hebdomadaire depuis le 26 mars ; il est toutefois prématuré de faire un bilan de cette ouverture, le trafic étant essentiellement un trafic touristique d'hiver.

- Papeete/Tokyo, dont la liaison est assurée chaque semaine depuis le 4 mai ; la réouverture de cette ligne, suspendue en janvier 1977, s'appuie sur un important effort de promotion sur le marché japonais, en collaboration avec les autorités territoriales.

- Lille/Antilles, mise en oeuvre à partir du 22 juin, fait de Lille la sixième ville de province reliée aux Antilles.

- La mise en oeuvre, en cours, du programme d'hiver sera marquée par la poursuite du développement des liaisons directes au départ de la province avec l'ouverture de nouvelles lignes :

- Mulhouse/Saint-Martin (une fréquence),
- Nantes/Fort de France (une fréquence),
- Strasbourg/Lyon/New York (deux fréquences),
- Mulhouse/Lille/New York (une fréquence).

Ces deux dernières dessertes seront effectuées grâce aux premiers A310.300 livrés à Air France.

En revanche, le développement de la ligne Paris-Nice-Alexandrie ouverte en avril 1988 à raison d'une fréquence hebdomadaire s'étant révélée décevante, la desserte a été interrompue à compter du 29 octobre dernier.

*b) Les nouvelles dessertes intra-européennes*

En 1989, Air France a conforté ses prises de positions en Europe avec l'ouverture de nouvelles lignes, notamment trois, mises en oeuvre avec les moyens propres de la compagnie :

- Paris/Palermo, à raison d'une fréquence de base, et deux en pointe ;

- Paris/Antalya, ligne saisonnière fonctionnant deux fois par semaine avec prolongement sur Izmir dès le 26 mars ;

- Paris/Bergen, ligne saisonnière ouverte en mai par prolongation d'une fréquence hebdomadaire sur Göteborg.

En outre, une nouvelle ligne, réalisée par affrètement d'un Fokker 28 de TAT, relie Paris à Bari à raison de trois fréquences hebdomadaires. Depuis le mois de juin, deux des liaisons sont prolongées sur Tirana.

Enfin, de nouveaux accords avec des compagnies régionales européennes ont permis l'ouverture de trois nouvelles lignes en petits modules vers Innsbruck, Guernesey et Friedrichshafen, via Stuttgart.

Pour toutes ces lignes, ouvertes au cours de l'été 1989, les seuls éléments d'appréciation ne sont que des résultats partiels. La prise en compte des mois de pointe devrait conforter des premiers résultats déjà satisfaisants plus particulièrement sur Palermo, Antalya, Bergen, Bari et Innsbruck.

*c) Le développement de dessertes au départ des métropoles régionales en 1989*

Parallèlement à la mise en place de nouvelles dessertes au départ de Paris, la compagnie a poursuivi ses efforts de densification des dessertes province-Europe au départ des grandes métropoles, soit par affrètement sur les lignes à faible

courant de trafic, soit par ses modules propres dès que le trafic le justifie.

En 1989, elles ont concerné essentiellement Toulouse (vers Lisbonne, Zurich et Genève), Bordeaux (à destination de Forto), Lyon (prolongement de la ligne de Munich vers Nuremberg), Nice (vers Dublin), Marseille (vers Istanbul et Genève), Strasbourg (vers Bruxelles et Londres), Montpellier et Ajaccio (vers Bruxelles) et Mulhouse (vers Amsterdam, Barcelone et Milan).

### **3. Des résultats financiers contrastés**

#### *a) Les chiffres positifs de 1988*

La compagnie nationale Air France a dégagé, en 1988, un résultat bénéficiaire de 1,2 milliard de francs, après prélèvement de 83,2 millions de francs pour la participation des salariés et impôt sur les bénéfices de 239,3 millions de francs. Le résultat courant avant impôt s'élève à 1,76 milliard, supérieur de 19,5 % à celui de l'exercice précédent pour un chiffre d'affaires de 31,3 milliards.

Il reflète une hausse du chiffre d'affaires de 8,4 %, due essentiellement à l'augmentation du trafic passagers (+ 10,7 %) et de fret (+ 7,1 %), amplifiée par une augmentation de la recette unitaire passages de 1,8 %, la recette unitaire fret ayant, pour sa part, baissé de 1,1 %.

Les dépenses d'exploitation ont progressé de 9,2 %, ce qui, compte tenu de la progression des capacités offertes de 10,7 %, représente un recul de 1,4 % des coûts unitaires liée à la baisse du dollar et à celle du prix du carburant.

La capacité d'auto-financement atteint 3,6 milliards, soit 11,5 % du chiffre d'affaires. En progression de 35,1 % par rapport à celle de l'exercice précédent, elle contribue à hauteur de 66,8 % (contre 67,6 % en 1987) à la couverture du total des besoins à financer de l'exercice.

La structure financière de la compagnie continue d'être saine, son ratio d'endettement global, mesuré par le rapport des dettes financières à long et moyen terme sur les capitaux propres de l'entreprise, est de 1,1, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

(En millions de francs)

Endettement	1985	1986	1987	1988
Dettes à long terme .....	2 871	3 200	2 240	3 634
Crédit-bail .....	5 055	4 953	4 473	4 415
Total .....	7 926	8 153	6 713	8 049
Ratio dettes financières L.T. et M.T./fonds propres ...	1,7	1,5	1	1,1

Compte tenu des bons résultats dégagés depuis 1983 par l'entreprise, une politique de rapide désendettement a été menée. Toutefois, à partir de 1988 et pour procéder au renouvellement et à l'expansion de sa flotte, Air France a dû recourir à de nouveaux emprunts : dans le cours de l'année 1988, la compagnie a émis un emprunt obligataire en francs français de 525 millions de francs et des emprunts sur les marchés étrangers de 594 millions de francs en dollars américains et de 515 millions de francs en deutsche mark.

*b) Des perspectives plus préoccupantes pour 1989*

Par rapport au budget prévisionnel de la compagnie, établi courant décembre 1988 et qui aboutissait à un résultat net positif de 825 millions de francs, les estimations actuelles conduisent à anticiper sur un résultat nettement moins favorable.

Les résultats semestriels reculent de manière spectaculaires, passant de 646,3 millions en 1988 à 83,3 millions. Malgré un second semestre qui s'annonce meilleur, le bénéfice net de la compagnie, en 1989, devrait être inférieur à celui de l'année précédente.

Cette évolution prend en compte les facteurs tenant à la reprise de la hausse du taux de change du dollar et du prix du pétrole brut d'une part, et à la pénurie de personnel navigant technique dont souffre la compagnie et qui l'amène à affréter des appareils extérieurs au groupe Air France, d'autre part.

#### 4. Un programme d'investissement ambitieux

Les programmes de la compagnie Air France, présentés au comité n° 8 du FDES d'avril 1989 couvrent les années 1989 et 1990.

##### a) Les opérations envisagées

##### ● La rénovation et le renforcement de la flotte

Les importantes livraisons d'appareils programmées par la compagnie sont les suivantes :

Moyen-courriers	Echéancier
A 320 n° 8 à 10 .....	septembre 1989
A 320 n° 11 à 13 .....	mars 1990
A 320 n° 14 à 16 .....	septembre 1990
A 320 n° 17 à 19 .....	mars 1991
A 320 n° 20 à 22 .....	septembre 1991
A 320 n° 23 à 25 .....	mars 1992
Boeing 737-500 n° 1 à 4 .....	1991
Boeing 737-500 n° 5 à 8 .....	1992

Les A 320 sont prioritairement destinés à remplacer les vingt B727-200 de la première génération, livrés entre 1968 et 1972, tandis que les Boeing 737-500 renforceront la flotte avec laquelle la compagnie compte développer ses liaisons province-Europe et province-Afrique du Nord.

Long-courriers	Echéancier
Airbus A 310-300 n° 1 à 2 .....	1989
Airbus A 310-300 n° 3 à 4 .....	1990
B 747-400 mixte n° 1 à 2 .....	1990
B 747-400 mixte n° 3 à 5 .....	1991
B 747-400 mixte n° 6 à 9 .....	1992
B 747-400 mixte n° 7 à 13 .....	1993
B 747-200 cargo n° 9 .....	décembre 1989
B 747-200 cargo n° 10 .....	septembre 1990
B 747-200 cargo n° 11 .....	août 1991
B 747-400 cargo n° 1 .....	1992

Les quatre A310-300, de capacité inférieure à celle des B747, seront affectés à la desserte des Etats-Unis. Les appareils de type B747 cargo correspondent à des projets d'expansion des capacités et les Boeing 747 mixtes sont destinés à remplacer progressivement les B747-100 mis en ligne entre 1970 et 1976.

Le 20 novembre dernier, Air France a, en outre, commandé sept Airbus A 340 et pris des options sur quatre autres, destinés à la desserte des Etats-Unis, de l'Amérique du Sud et de l'Asie du Sud-Est.

#### ● Les investissements au sol

Les investissements prévus pour la période comportent plusieurs opérations importantes, comprenant la poursuite des travaux d'extension de la gare de fret de Roissy, la mise en place d'équipements liés à l'arrivée des nouveaux appareils (simulateurs, moyens spécifiques pour l'entretien), et l'achat de matériels informatiques.

#### *b) Les plans de financement*

Pour l'année 1989 durant laquelle seront effectuées les livraisons de huit appareils pour un coût de 3,85 milliards de francs, le montant total des investissements à financer s'élèvera à 5,7 milliards de francs contre 3,9 en 1988. Le plan de financement présenté en avril 1988 par la compagnie comporte une couverture des besoins à hauteur de 3,5 milliards de francs par l'autofinancement, soit 62 % des investissements, un recours

à l'augmentation des fonds propres de 2,5 milliards de francs par émission de titres, ainsi que de nouveaux financements extérieurs pour 1,4 milliard de francs, compensés partiellement par un remboursement de l'endettement à hauteur de un milliard de francs.

Le montant des investissements à financer en 1990 s'élève à 7,57 milliards de francs dont 52 % seulement devraient être auto-financés. Le complément de financement sera obtenu par le recours à l'emprunt pour 2,2 milliards et à la trésorerie pour 2,8 milliards. Il se traduira probablement par une dégradation du ratio dettes financières nettes/capitaux propres de 0,5 en 1989 à 1 en 1990.

## **B. AIR INTER**

### **1. Le trafic de la compagnie**

#### *a) Le bilan quantitatif de 1988*

##### **● Le trafic passagers**

En 1988, Air Inter a acheminé 13,75 millions de passagers, soit un million de passagers supplémentaires et 7,4 % de plus que l'année précédente. Sans les grèves qui ont affecté son activité, cette progression aurait été de 10,5 %. Toutefois, le coefficient de remplissage des appareils est en léger recul (68,6 % contre 69,5 % en 1987).

Les quatre destinations essentielles de la compagnie, dépassant chacune le million de passagers, concernent les lignes :

- Paris/Marseille (1,7 million de voyageurs)
- Paris/Toulouse (1,6 million de voyageurs)
- Paris/Bordeaux (1,2 million de voyageurs)
- Paris/Nice (1,1 million de voyageurs).

● **Le trafic de fret**

Le trafic de fret en 1988 a été nettement supérieur à celui de 1987, puisqu'avec 67 500 tonnes acheminées contre 55 800 tonnes l'année précédente, il est en augmentation de 21 %.

Cette progression est principalement due au développement du transport de fret de nuit, pour lequel a été créée, en 1987, la filiale spécialisée Intercargo Service.

*b) Les tendances récentes*

● **Des perspectives favorables**

Le trafic a continué de progresser au cours des six premiers mois de 1989, augmentant de 14,9 % par rapport au premier semestre de 1988 (11 % après prise en compte de l'effet des grèves de 1988). Le remplissage a été de 70,2 %, soit 2,3 points de plus qu'en 1988.

L'impact du T.G.V. Ouest, qui est entré en service au mois de septembre dernier, pourrait toutefois infléchir cette tendance en fin d'année.

Selon les prévisions de la compagnie, 15 millions de passagers seront transportés en 1989, soit 11 % de plus qu'en 1988.

● **La concurrence du TGV**

- Les effets actuellement ressentis

Le réseau de trains à grande vitesse mis en place par la SNCF entre Paris et le Sud-Est de la France s'étendait, en 1988, à une portion du territoire métropolitain représentant le tiers du réseau d'Air Inter.

Les lignes les plus immédiatement concurrencées ont connu, durant 1988, une évolution nettement en-deça de la moyenne de la compagnie.

Des pertes de trafic ont été enregistrées en 1988 sur Paris-Lyon (3 900 passagers, soit - 0,9 % par rapport à 1987), où les grèves de certains personnels navigants ont entraîné des reports de passagers vers le TGV.



La croissance sur Grenoble a été très faible (0,2 %), mais la tendance s'est nettement améliorée au cours des derniers mois de l'année grâce, semble-t-il, à la mise en service de l'A 320, sur cette ligne.

La ligne Paris/Saint-Etienne a enregistré une croissance modeste, de l'ordre de 2 500 passagers, soit + 3,8 %.

#### - Les effets attendus

La mise en service du TGV Ouest, intervenue en septembre 1989, affectera notamment les dessertes de Nantes, Rennes, Lorient, Brest et Quimper. La compagnie chiffre l'impact de cette concurrence à 500 000 passagers en année pleine, et autant pour la branche Sud-Ouest du TGV qui ouvrira en septembre 1990 et affectera en particulier les lignes à destination de Bordeaux, Biarritz, Toulouse, Pau et Lourdes.

Air Inter envisage dans l'immédiat de maintenir le nombre de ses fréquences sur les liaisons qui seront concurrencées, tout en adaptant la capacité des appareils mis en service sur ces lignes, en particulier entre Paris et Nantes. Les tout premiers effets ressentis dans les semaines suivant l'entrée en service du TGV ont en effet montré une bonne résistance de la compagnie face à la concurrence.

## **2. Des résultats financiers encourageants**

### *a) Un bilan honorable*

Les résultats financiers de la compagnie restent favorables en dépit des circonstances qui les ont affectés :

#### ● 1988 : l'effet des grèves

Le chiffre d'affaires de la compagnie s'est élevé à 7,38 milliards de francs (+ 9,2 %) tandis que le bénéfice net atteignait 148,1 millions (+ 64 %).

Toutefois, et notamment en raison des grèves de personnel et du maintien de ses tarifs depuis trois ans, la marge brute d'autofinancement stagne autour de 800 millions de francs, soit

10,9 % du chiffre d'affaires hors taxes, contre près de 12 % en 1987, ce qui peut affecter sa capacité d'investissement.

● 1989 : l'effet de l'endettement

Avec une progression de 11,8 % du chiffre d'affaires, le résultat net risque toutefois d'être inférieur à celui de 1988 en raison de l'accroissement des charges d'amortissement et de financement liées à l'acquisition de nouveaux appareils, la marge brute d'autofinancement couvrant 12 % du chiffre d'affaires hors taxes. Cette tendance devrait d'ailleurs se confirmer au cours des années 1990 à 1993 selon les prévisions du plan d'entreprise.

*b) L'impact des mouvements sociaux*

● Le tableau ci-dessous présente les dates et les coûts estimés, pour la compagnie, des grèves des contrôleurs de la navigation aérienne en 1987 et 1988, sachant qu'au premier semestre de 1989, aucun mouvement n'a influé sur son activité. Toutefois, la compagnie n'a pas encore estimé le coût des mouvements sociaux du personnel de la navigation aérienne de juillet et août 1989.

Année	Dates	Coût pour Air Inter	
		Millions de francs	Total annuel
1987 .....	● avril-juillet .....	57,5	74,4
	● 25 juin .....	16,9	
1988 .....	● 13 juillet (préavis levé tardivement)	7,8	7,8

• Le tableau ci-dessous présente l'origine et les coûts pour la compagnie Air Inter des grèves de son personnel.

(En millions de francs.)

Année	Catégorie de personnel			Coût pour Air Inter total annuel
	P.N.T.	P.N.C.	Soi	
1987 .....	114,3	11,4	»	125,7
1988 .....	201,3	»	»	201,3

P.N.T. : personnel navigant technique.

P.N.C. : personnel navigant commercial.

Soi : personnel au sol.

La compagnie estime, par ailleurs, que les mouvements sociaux dans la fonction publique en Corse lui ont coûté 8,3 millions de francs dans le courant du premier semestre 1989.

Conséquences de ces grèves, Air Inter a dû annuler 3 433 étapes en 1987, 3 664 en 1988 et 363 au cours du premier semestre de 1989 du fait de la grève en Corse. Elle a par ailleurs affrété 1 753 vols en 1987, pour assurer le transport d'un million de passagers et 2 814 en 1988, pour 1,1 million de passagers.

### 3. L'expansion de la flotte

En vue du renforcement de son activité, la compagnie anticipe largement sur le renouvellement de sa flotte. Ainsi, au 30 juin 1989, celle-ci se composait de cinquante appareils, soit 19 Airbus A 300, huit Airbus A 320, onze Mercure et douze Caravelle 12. S'y ajoutent, potentiellement, les appareils commandés ou en option, selon l'échéancier suivant, qui laisse entendre qu'aucun avion de la compagnie n'aura plus de cinq ans d'âge en 1994 :

Année	Nombre d'appareils à livrer	Type	Commandes fermes (C) / options (O)
1989 .....	2 (1)	A 320	C
1990 .....	1 7 (2)	A 300 A 320	C C
1991 .....	10 (3)	A 320	C
1992 .....	1 (4) 3	A 320 A 320	C O
1993 .....	2	A 320	O
Mai 1994 à septembre 1996 .....	7	A 321	C
Janvier 1997 à février 1999 .....	8	A 321	O
Septembre 1993 à août 1997 .....	12 (5)	A 330	C
Décembre 1996 à 2000 .....	15 (5)	A 330	O

(1) Par ailleurs, quatre appareils (n° 5 à n° 8) ont été livrés entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin 1989.

(2) Dont deux appareils achetés ou loués à des sociétés de leasing.

(3) Dont six appareils achetés ou loués à des sociétés de leasing.

(4) Acheté ou loué à une société de leasing.

(5) Protocole d'accord conclu avec Airbus Industrie en juin 1989, à l'occasion du salon du Bourget, et qui devrait être transformé en contrat définitif avant le fin de l'année.

## C. L'Union de Transports Aériens (U.T.A.)

### 1. Le trafic assuré par la compagnie

Les résultats de trafic obtenus par U.T.A. sont résumés dans le tableau suivant :

RÉSULTATS DE TRAFIC U.T.A. ANNÉE 1988/6 MOIS 1989

Secteurs (avions PAX + cargo)	Passagers		TKM fret (000)	TKM (*) totales transportées
	Nombre	PKT (000)		
<b>Afrique.</b>				
Année 1988 .....	463 151	2 348 950	350 419	568 384
6 mois 1989 .....	233 302	1 153 608	179 459	286 530
<b>Extrême-Orient.</b>				
Année 1988 .....	148 972	1 710 563	79 581	241 911
6 mois 1989 .....	71 905	790 888	41 441	117 115
<b>Transpacifique.</b>				
Année 1988 .....	83 275	562 278	11 639	64 772
6 mois 1989 .....	31 974	217 162	4 897	25 595
<b>Transpacifique Sud.</b>				
Année 1988 .....	55 950	212 374	11 577	30 950
6 mois 1989 .....	27 044	104 524	5 002	14 514
<b>Nouméa/Tokyo.</b>				
Année 1988 .....	27 098	188 927	6 988	24 348
6 mois 1989 .....	24 558	171 530	3 078	18 761
<b>Transatlantique.</b>				
Année 1988 .....	56 779	508 513	49 337	98 282
6 mois 1989 .....	24 273	218 696	38 737	59 901
<b>Total compagnie</b>				
Année 1988 ...	835 225	5 531 605	509 541	1 028 647
6 mois 1989 ...	413 056	2 656 408	272 614	522 416

PKT : Passagers Kilomètres transportés.

TKM : Tonnes Kilomètres transportés.

(\*) 1 passager = 90 kilogrammes.

Le coefficient d'occupation des sièges s'élève à 68,8 % en 1988, ainsi que pour le premier semestre 1989.

● En 1988, pour le trafic passagers, c'est en Amérique, en Asie et dans le Pacifique que la compagnie a connu le plus de difficultés, en raison de la concurrence renforcée et de la baisse de la fréquentation touristique en Polynésie. Dans le Pacifique, seule la ligne Nouméa - Tokyo a affiché un score positif et le développement du tourisme d'origine japonaise a conduit U.T.A. à ouvrir un deuxième service en novembre 1988. Sur le réseau

africain, malgré un environnement économique peu porteur, le trafic des passagers a crû de 3,1 %, surtout sur la Sierra Leone (+ 55 %), l'Angola (+ 44 %) et l'Afrique du Sud (+ 14 %) mais pas vers les états d'Afrique francophone, où le trafic a baissé l'an dernier de 2,5 %.

La création, en mai 1987, des tarifs promotionnels "challenge" a remporté un vif succès, confirmé en 1988. Limités dans un premier temps à certaines destinations vers les états membres de l'A.T.A.F., ils ont été étendus en mai 1988 au Cameroun. Entre 1987 et 1988, les trafics catégoriels ont augmenté de 21 %.

● En 1989, certaines destinations africaines sont en progrès (Freetown, Ouagadougou, Lagos, N'Djamena, Bangui) ; la réouverture en mars 1989 de la desserte de Malte a également contribué à la croissance du trafic.

Vers l'Extrême-Orient, le Pacifique et les Etats-Unis, l'accroissement d'un semestre à l'autre est de 3 %. Les performances réalisées sur Nouméa-Tokyo (+ 127 %) grâce à la mise en service d'un deuxième vol hebdomadaire sur Paris/San Francisco (+ 8,4 %) et dans un moindre mesure sur le faisceau Extrême-Orient (+ 2,5 %) ont permis de compenser la réduction du trafic sur l'axe Los Angeles/Papeete.

Dans le domaine du fret, la reprise, amorcée l'an dernier, s'est confirmée au cours des six premiers mois de l'exercice. Toutefois, la hausse a été plus marquée vers l'Amérique du Nord, l'Asie et le Pacifique que vers les pays africains, grâce à l'ouverture, en juin 1988, d'une ligne Paris/San Francisco en Boeing 747 Cargo et à l'amélioration de l'acheminement du fret au-delà de Singapour.

## 2. Une flotte en mutation

Au 1er juillet 1989, U.T.A. exploitait douze appareils, dont quatre Boeing 747-300, deux Boeing 747-200 -y compris un cargo- et six DC 10/30

S'y ajoute un important échéancier de commandes et d'options prises par la compagnie et qui figurent dans le tableau suivant :

Type d'appareil	Commande option	Nombre	Date de livraison prévue
B 747-400 .....	C	2	1989 et 1991
	O	2	
A 340-300 .....	C	6	2 en 1992
			2 en 1993
	O	6	2 en 1994

Si les deux premiers Airbus A 340 sont destinés au remplacement progressif des DC 10/30, entrés en service entre 1973 et 1977, les Boeing livrables en 1989 et 1991 ont pour but d'assurer les moyens de la croissance de la compagnie.

### 3. Les modifications apportées au réseau desservi

#### *a) Les ouvertures de lignes*

Si le réseau n'a pas subi de modification en 1988, au cours du premier semestre 1989, U.T.A. a ouvert les lignes Paris-Bangkok-Kuala Lumpur (en janvier 1989) et Paris-Malte (réouverture en mars 1989).

#### *b) La desserte de New York*

En 1989, U.T.A. a sollicité l'autorisation d'ouvrir des lignes régulières vers New York (aéroport de Newark) au départ de diverses villes de province. Cette demande s'inscrit dans le cadre de la politique de diversification recherchée par la compagnie, notamment vers les Etats-Unis.

Pour défendre son projet, U.T.A. a, en particulier, présenté les arguments suivants:

- l'ouverture de ces lignes entraînerait une amélioration des conditions de déplacement entre la province et les Etats-Unis ; en effet, ces liaisons n'étant pas actuellement assurées de manière

directe, il en résulterait un gain de temps de l'ordre de deux à trois heures ;

- elle permettrait également de reconquérir, sur certains aéroports de province, une clientèle frontalière actuellement captée par les compagnies étrangères.

Signalons d'ailleurs que la compagnie nationale Air France avait présenté des demandes similaires d'ouverture de lignes régulières entre diverses villes de province et New York.

Le ministre des transports a décidé de suivre l'avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande sur ces demandes, et a autorisé Air France à exploiter les lignes reliant New York à Lille, Mulhouse et Strasbourg (la compagnie exploitant déjà les relations Lyon-New-York et Nice-New-York) et U.T.A. à assurer des liaisons entre New York et Bordeaux, Marseille, Montpellier, Nantes et Toulouse, organisant ainsi la complémentarité entre les services rendus par les compagnies françaises.

### *c) L'activité charter d'U.T.A.*

L'activité charter d'U.T.A. est réalisée essentiellement par sa filiale Aéromaritime, dont le capital est détenu à hauteur de 51 % par la compagnie et de 49 % par Chargeurs S.A. et qui est autorisée à effectuer du transport de poste, de marchandises et de passagers dans le monde entier jusqu'au 31 décembre 1996.

● Jusque fin 1987, l'essentiel de l'activité d'Aéromaritime résidait dans le transport de tronçons d'avions pour le compte d'Airbus Industrie. Mais, dans le souci d'optimiser la productivité de sa flotte long-courrier, U.T.A. a décidé, en 1987, de relancer l'activité de transport de passagers d'Aéromaritime par des vols sur les Antilles en décembre 1987, et sur la Réunion en mars 1988. D'autres destinations long-courrier ont, depuis lors, été adjointes à ces liaisons.

De plus, Aéromaritime a été autorisée à mettre en service six Boeing 737, dont trois sont exploités en transport à la demande en France, en Europe et dans les pays riverains de la Méditerranée et les trois autres loués ou frétés à d'autres compagnies aériennes.



● Au cours de 1988, première année d'exploitation après sa réactivation, Aéromaritime a transporté 330 000 passagers, à parité entre le long et le moyen courrier.

Le chiffre d'affaires s'est élevé à 503 millions de francs et le résultat net a été très légèrement déficitaire d'un million de francs. Fin 1988, l'effectif de la société s'élevait à 289 personnes dont 260 personnels navigants.

● En 1989, Aéromaritime s'oriente vers un développement autonome en long-courrier : elle a passé commande de trois Boeing 767 livrables à compter de 1990 et pris des options supplémentaires. Compte tenu de ce programme d'investissements, elle a procédé à une importante augmentation de capital, passé de un à 101 millions de francs.

Par ailleurs, U.T.A. qui a été autorisée à ouvrir à l'automne 1989 des lignes régulières entre New York et cinq villes de province, a annoncé son intention d'exploiter ces lignes, à compter de 1990, au moyen d'un Boeing 767 d'Aéromaritime.

#### **4. Des résultats financiers en hausse**

##### *a) 1988 : le redémarrage de la croissance*

Après avoir baissé en 1986 et en 1987, le chiffre d'affaires social (non consolidé) a progressé, l'an dernier, de 5,3 % pour atteindre 6,6 milliards de francs.

Cette évolution favorable provenait, pour l'essentiel, de la relance d'Aéromaritime permettant à U.T.A. de fréter à sa filiale deux appareils. Les recettes du secteur frètement sont ainsi passées de 95 millions de francs en 1987 à 328 millions de francs un an plus tard.

Le chiffre d'affaires engendré par le trafic des passagers, du fret et de la poste est globalement resté stable. Si l'activité fret est répartie l'an dernier avec une hausse du trafic de 14 % et des ventes de 6,7 %, elle a tout juste permis de compenser le repli de 2,9 % du trafic passagers et des recettes correspondantes.

Toutefois, les actions entreprises pour remplir les avions pendant les mois creux ont contribué à relever de 4,7 points le coefficient d'occupation des sièges.

Le retour de l'expansion s'est accompagné d'un accroissement de la productivité et d'une compression des coûts : en raison des frètements à Aéromaritime et d'une meilleure utilisation des appareils sur le réseau d'U.T.A., les avions ont volé davantage. Les réductions d'effectifs intervenues en 1987 et 1988 se sont traduites par une contraction des charges de personnel, les frais de sous-traitance ont également diminué. Enfin, la dotation aux amortissements a été plus faible de 100 millions de francs, U.T.A. n'ayant acquis aucun nouvel avion en 1988.

La combinaison de ces facteurs a entraîné une forte hausse du résultat d'exploitation qui s'est élevé à 458,3 millions de francs.

Mais le bénéfice après impôt de 748,7 millions de francs venait aussi d'éléments non directement liés à l'exploitation (redressement du dollar ayant un impact favorable sur le résultat financier).

A la fin de 1988, U.T.A. bénéficiait d'une bonne capacité d'emprunt. Son endettement à long et moyen terme, ne représentait que 40 % des capitaux propres et 77 % de la marge brute d'autofinancement de l'exercice. La compagnie avait également une trésorerie satisfaisante : exprimée en valeur comptable et titres de placement inclus, elle atteignait 2,4 milliards de francs.

#### *b) 1989 : une confirmation de la tendance ?*

En 1989, la croissance devrait être assurée par les deux pôles de développement que constituent U.T.A. et Aéromaritime.

A fin juin, le chiffre d'affaires social (non consolidé) d'U.T.A. est en hausse de 3 % par rapport au niveau atteint un an plus tôt. Cette augmentation provient des recettes du transport et plus particulièrement du fret qui progresse en volume et en valeur de 15,5 %. Pour sa part le trafic des passagers exprimé en "passagers kilomètres transportés", croît de 4,3 % tandis que les ventes correspondantes passent de 1,33 à 1,38 milliard de francs.

Le bénéfice de l'exercice 1989 devrait être nettement inférieur à celui de 1988 en raison notamment du caractère non

répétitif de certains événements favorables enregistrés en 1988, d'importantes dépenses de formation des personnels navigants techniques et des grèves déclenchées par les pilotes, au cours de l'été, en réaction contre la politique sociale menée par la direction du groupe UTA. On a ainsi comptabilisé, au cours du premier semestre 1989, quatorze jours de grève du personnel navigant technique et vingt-six jours de grève du personnel navigant commercial.

Seules les grèves du personnel navigant technique ont eu un impact significatif sur l'économie de la compagnie (pertes de recettes, frais supplémentaires pour le dédommagement et l'hébergement des passagers, affrètement d'appareils de remplacement). On les estime à 156 millions de francs dont 67 millions pour les affrètements extérieurs.

## **D. LES COMPAGNIES REGIONALES**

### **1. Un trafic en hausse**

Dix huit sociétés dont deux compagnies charters (EAS et Corse Air International) exploitent aujourd'hui des lignes régulières à vocation régionale. Hors charter, elles emploient au total 2 571 personnes dont 1 035 navigants techniques et commerciaux et utilisent 133 appareils, dont 63 de plus de vingt sièges.

Ces compagnies exploitent 175 lignes (35 radiales et 140 transversales) dont une vingtaine de saisonnières. Elles desservent 80 points sur le territoire national et une trentaine dans les autres pays européens.

L'ensemble des compagnies régionales a transporté pour son propre compte en 1988, près de 1,3 million de passagers, soit une progression de 18,6 % par rapport à l'année précédente et a réalisé un chiffre d'affaires global de 2,5 milliards de francs (+ 22,2 % par rapport à 1987). Les premiers résultats de trafic 1989 permettent de prévoir une évolution satisfaisante de leur activité.

## **2. Des perspectives de développement**

La coopération entre Air France et les compagnies régionales a connu un important développement depuis 1986 pour l'exploitation des lignes européennes dont le trafic ne justifie pas la mise en oeuvre de moyens importants. En 1988, 21 appareils appartenant à quatre compagnies régionales (TAT, CAL, Brit'Air et Air Limousin) ont été affrétés par Air France sur son réseau européen, ce qui représente pour ces compagnies un chiffre d'affaires global de 494 millions de francs en 1988. Cette coopération tend à se renforcer un peu plus en 1989, facilitant la modernisation de la flotte des compagnies régionales.

Ainsi, depuis 1985, ces dernières ont mis en service 25 appareils de nouvelle génération, dont onze ATR 42.

A titre d'illustration, la compagnie TAT s'est également lancée dans un ambitieux programme de modernisation de sa flotte : dès 1990, deux ATR 42 et un ATR 72 devraient entrer en service sur le réseau propre de la compagnie, treize autres venant remplacer, entre 1991 et 1993, les Fairchild existants. En outre, TAT a prévu pour 1990 le remplacement progressif de ses Fokker 28 par des Fokker 100, derniers nés du constructeur néerlandais.

Les perspectives de développement à terme des compagnies régionales tablent sur la persistance de leur croissance, sous réserve des difficultés éventuelles qu'elles pourraient rencontrer du fait du manque de pilotes, ce qui conduit certaines d'entre elles à recourir, à titre temporaire, à l'affrètement d'appareils étrangers.

Par ailleurs, dans le cadre de la préparation du marché unique, il est vraisemblable que l'on assistera au développement d'alliances entre ces compagnies et d'autres transporteurs. Rappelons ici qu'Air France a récemment pris une participation de 35 % dans le capital de TAT.

## **II - L'ENVIRONNEMENT DU TRANSPORT AERIEN NATIONAL**

### **A - LES PROBLEMES SPECIFIQUES AU TRANSPORT AERIEN**

#### **1. L'encombrement de l'espace aérien**

##### *a) L'accroissement du volume de trafic contrôlé*

Le volume de trafic contrôlé par les centres de contrôle français et étrangers est en nette augmentation depuis le début de l'année 1988 et cette croissance soutenue s'est poursuivie pendant les premiers mois de l'année 1989. Les jours de pointe sont également en forte hausse et l'on observe, pour les centres français, des journées supérieures à 5 000 mouvements d'aéronefs.

Cet accroissement considérable, de l'ordre de 10 %, n'avait été prévu par aucun des Etats concernés. On peut en attribuer les causes à une certaine libéralisation du transport aérien en Europe, qui a conduit à la création de nouvelles compagnies menant des politiques commerciales dynamiques, d'autant que le coût des produits pétroliers a sensiblement diminué ces dernières années, permettant aux compagnies aériennes d'en tirer avantage au niveau des tarifs.

La taille des organismes de contrôle ne permet pas d'assurer, sans contraintes, l'ensemble du trafic aérien actuel. Pour maintenir le haut degré de sécurité du transport aérien, il a donc été nécessaire d'étaler le trafic dans le temps, ce qui explique les délais subis par un certain nombre d'usagers. Il faut reconnaître que ces mesures prises sans coordination globale préalable ont été mal ressenties par les passagers, auxquels des informations pertinentes n'étaient pas communiquées.

Face à cette situation, des dispositions ont été mises en oeuvre, tant au niveau national qu'au niveau européen.

*b) Les améliorations proposées*

● Une meilleure gestion des courants de trafic.

Un réseau téléconférence a été établi entre les unités de régulation du trafic de Paris, Francfort, Londres, Madrid et Rome, complété par des procédures de coordination très étroites entre ces unités. Les liaisons ont, par ailleurs, été renforcées entre l'unité française et les principaux aéroports nationaux.

● L'augmentation de la capacité des centres en route.

Des aménagements ont été apportés au niveau de l'organisation de l'espace aérien, notamment la création de nouvelles routes aériennes, permettant à court terme d'améliorer la situation.

Cependant, des gains importants ne seront perceptibles que lorsque les efforts entrepris au niveau des équipements seront concrétisés par la mise en oeuvre du plan radar et de la modernisation de notre système automatisé, qui n'interviendra complètement que vers 1994-1995.

● Le renforcement des effectifs de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il a été décidé l'augmentation du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne, à raison de cent postes supplémentaires pendant chacune des trois années 1989, 1990, 1991. Les effectifs complémentaires seront affectés en priorité dans les grands centres. Votre rapporteur s'était d'ailleurs grandement félicité de cette initiative lors de la discussion budgétaire de 1988.

En ce qui concerne les contrôleurs, il faut toutefois rappeler qu'une période de l'ordre de trois à quatre ans est nécessaire avant l'obtention de la qualification maximale de contrôle.

● L'amélioration du contexte social.

Cette amélioration résulte de la signature, le 4 octobre 1988, d'un protocole entre le ministre des transports et les

organisations syndicales, en matière d'effectifs, d'organisation des services et d'évolution des rémunérations.

\*  
\* \*

L'encombrement de l'espace aérien, qui a créé des situations très difficiles en 1988, a conduit à prendre des séries de mesures sur le plan technique, opérationnel et social, dont les premiers effets bénéfiques sont enregistrés dès 1989, malgré l'augmentation persistante du trafic. Toutefois, il faut être conscient que certaines d'entre elles ne procureront pleinement leurs effets que dans quelques années.

Les difficultés qui restent à résoudre ont conduit certains responsables de compagnies aériennes à souhaiter que la Commission européenne intervienne, en la matière, par la mise en place d'un système de contrôle aérien coordonné et unifié en Europe (1).

## **2. Les impératifs de sûreté et de sécurité aériennes**

### *a) La taxe de sûreté*

La loi de finances pour 1989, dans son article 37, a pérennisé la taxe de sûreté sur les aérodromes, instituée à l'origine pour une période de deux ans par l'article 41 de la loi de finances pour 1987.

La Direction générale de l'aviation civile a reçu 95 millions de francs d'autorisation de programme pour le budget 1989, au titre de la sûreté. Une dizaine de millions de francs a abondé le titre III pour permettre l'entretien de tous les équipements d'inspection filtrage installés depuis deux ans.

---

(1) Cf. l'Europe du transport aérien : libéralisme ou angélisme ? par M. Bernard Attali. *Le Monde*, 6 octobre 1989.

Pour 1989, l'exercice budgétaire est marqué par le poids financier d'opérations lourdes nouvelles :

- développement du matériel EDEN : 20 millions
- installations du SYCOSCAN : 20 millions
- automatisation et contrôle des accès : 10 millions

Les autres opérations se rapportent à :

- l'acquisition et le renouvellement de matériel : 7 millions
  - la construction de logements PAF et GTA : 13 millions
  - la construction ou réfection de clôture : 8 millions
  - les travaux sur aéroports - aménagements : 4 millions
  - l'installation de caméras : 2 millions
- , soit un total de 84 millions de francs.

Sur cette enveloppe, 57 millions de francs ont été attribués à Aéroports de Paris pour que soient menées -du moins peut-on l'espérer- des opérations de sûreté des infrastructures. Votre rapporteur souhaiterait d'ailleurs obtenir des précisions du ministre des transports en matière d'utilisation des fonds perçus au titre de la taxe de sûreté.

Pour 1990, la taxe pérennisée a été doublée par l'article 24 de la loi de finances, tandis que, dans le même temps, les crédits de paiement consacrés aux équipements de sûreté ne progressaient que de 20 %. Cette situation a d'ailleurs attiré l'attention de la Commission des Finances qui demandera, sur ce point, des explications au Gouvernement et a déposé un amendement en ce sens.

*b) Les mesures recommandées aux compagnies aériennes*

La nécessité de respecter des mesures strictes de sûreté permettant d'assurer, autant que faire se peut, la sécurité des vols, s'est révélée avec plus d'acuité encore à la suite du terrible attentat perpétré contre le DC 10 de la compagnie U.T.A, le



19 septembre dernier qui assurait le vol N'Djamena-Paris, et dont l'explosion en vol a causé la mort de 171 personnes.

Les premiers résultats de l'enquête (1) permettent en effet d'affirmer que la bombe utilisée était placée dans un bagage embarqué à Brazzaville. Les contrôles éventuels ont donc peut-être été rendus plus difficiles par le fait qu'ils devaient être conduits sur un aéroport étranger.

En effet, sur les aérodromes français, les mesures de sûreté propres à empêcher l'introduction d'armes et d'explosifs sont, pour la plupart, mises en oeuvre par les services de l'Etat : aviation civile, gendarmerie des transports aériens, police de l'air et des frontières, services des douanes.

Il est demandé aux compagnies aériennes de compléter l'efficacité de ce dispositif par la mise en oeuvre, sous leur responsabilité sur les aérodromes français, des mesures suivantes :

● En ce qui concerne les passagers :

- vérification du nombre des passagers ayant réellement embarqué, pour empêcher le transport d'un bagage de soute enregistré dont le propriétaire n'aurait pas lui-même embarqué ; cette procédure doit être appliquée également aux passagers en correspondance et en transit ;

- vérification d'une séparation rigoureuse des flux "arrivée" et "départ" des passagers voyageant en régime international.

● En ce qui concerne les bagages de soute :

- surveillance constante des bagages sur le circuit de traitement, entre le moment de leur enregistrement et celui de leur embarquement.

● En ce qui concerne l'avion :

- visite de sûreté de la cabine et de la soute avant embarquement ;

- pose de scellés sur toutes les ouvertures d'un avion en stationnement nocturne isolé.

---

(1) Cf. *Le Monde* du 28 octobre 1989.

Bien évidemment, le fret, la poste aérienne, le commissariat et les lots de bord font l'objet de procédures analogues de vérification et de surveillance. En outre, des plans et des procédures particulières de nature confidentielle sont prévus pour faire face à tout incident se produisant en vol. Enfin, des mesures particulières plus contraignantes sont mises en oeuvre pour les vols ou les compagnies aériennes qui font l'objet d'une menace particulière.

Sur certains aérodromes étrangers, les compagnies aériennes vérifient l'efficacité des mesures de sûreté ou en assurent elles-mêmes la mise en oeuvre avec leurs propres moyens en personnel spécialisé.

Signalons d'ailleurs que la loi n° 89-467 du 10 juillet dernier tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien a procédé à divers aménagements du Code de l'aviation civile et renforcé, de façon plus qu'opportune, le dispositif sécuritaire français.

## B - LA PREPARATION DES ECHEANCES EUROPEENNES

### 1. Le cadre communautaire actuel

#### *a) L'accord du 14 décembre 1987*

Le 14 décembre 1987 ont été adoptées les premières mesures de libéralisation du transport aérien intra-communautaire, mises en oeuvre le 1er janvier 1988 pour une période de trois ans. L'accord conclu comporte quatre types de mesures.

● La libéralisation du système d'approbation des tarifs aériens.

Celle-ci suppose que les tarifs aériens proposés par les compagnies soient dûment approuvés par les Gouvernements, dès lors qu'ils permettent de couvrir les coûts, afin d'empêcher la pratique de tarifs de dumping.

En contrepartie, un grand nombre de tarifs promotionnels, correspondant aux niveaux et conditions convenus par les douze Etats, est régi par un nouveau système d'approbation automatique, pour permettre aux entreprises de mieux adapter leurs tarifs aux coûts et à la demande.

● La libéralisation du régime de répartition de la capacité offerte par les entreprises des partenaires bilatéraux.

L'ancienne règle de répartition à égalité des vols entre Etats est remplacée par la mise en place d'une fourchette 45/55, élargie à 40/60 en 1989. En conséquence, une entreprise plus dynamique que son partenaire pourra mieux satisfaire la demande en offrant davantage de sièges.

● La libéralisation de l'accès au marché.

Celle-ci suppose la possibilité, pour un Etat, de désigner plusieurs de ses compagnies pour desservir les routes entre son territoire et celui d'un autre Etat membre, sans que ce dernier puisse s'y opposer.

Elle prévoit aussi l'ouverture automatique des dessertes entre aéroports nationaux et aéroports régionaux. Constatant cependant que de nombreuses dérogations ont été accordées à l'Italie, à l'Espagne, au Portugal et au Danemark, il conviendra de veiller à ce que de telles différences entre les Etats membres ne se voient pas confirmées lors de la deuxième étape.

Elle envisage enfin la possibilité pour une compagnie de desservir, à partir de son territoire, plusieurs points situés soit dans le territoire d'un autre Etat, soit dans ceux de plusieurs autres Etats membres (tels Paris-Cologne-Hambourg ou Paris-Cologne-Venise) :

- dans le premier cas (plusieurs points situés dans le territoire d'un autre Etat) la compagnie ne peut exercer de droits de trafic entre Cologne et Hambourg, c'est-à-dire prendre des passagers à Cologne pour les emmener à Hambourg. Ceci signifie que le trafic de cabotage (trafic interne à un pays) reste réservé aux compagnies de la nationalité de l'Etat ;

- dans le second cas (plusieurs points situés dans plusieurs Etats membres), 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 oeuvre sur la route), c'est-à-dire, par exemple, entre Cologne et Venise.

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

Les conditions d'application prévoient que les accords purement techniques sont considérés comme totalement acceptables, puisqu'ils n'ont pas d'effet sur la concurrence, et par ailleurs, que 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 délivre, conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par le Conseil des ministres.

*b) Le bilan de cette première phase*

De l'application de ces mesures pour les saisons été 1988 et hiver 1988-1989, il résulte que les compagnies aériennes ont utilisé les facilités offertes pour les zones de flexibilité tarifaire bénéficiant d'une approbation automatique. Cependant, elles ont aussi déposé des tarifs promotionnels en dehors de ces zones et donc soumis au régime de double approbation.

Certains de ces tarifs, sur l'Italie et le Royaume-Uni, ont été désapprouvés par l'administration française. Dans la plupart des cas, des consultations ont eu lieu entre les autorités aéronautiques des deux pays et ont permis d'aboutir à des compromis.

De plus, les répartitions de capacité entre les entreprises françaises et leurs partenaires communautaires ont été maintenues, sans difficulté, à l'intérieur d'une fourchette 45/55.

En outre, aucune conséquence notable n'est intervenue en matière de libéralisation de l'accès au marché, dans la mesure où les accords bilatéraux liant la France à ses onze autres partenaires étaient déjà très ouverts dans ce secteur.

Enfin, et conformément aux dispositions relatives à l'application des règles de concurrence, la compagnie Air France a déposé, auprès de la Commission, des demandes d'exemption individuelle pour les accords d'exploitation la liant à ses partenaires communautaires. Ce dossier est toujours en examen par les services de la Commission.

*c) L'arrêt de la Cour de justice européenne du 11 avril 1989*

La Cour de justice européenne de Luxembourg a rendu le 11 avril dernier un jugement d'une grande portée sur l'évolution communautaire du transport aérien, qui semble inspiré par la volonté d'accélérer sa libéralisation. Il va en effet au-delà des dispositions adoptées en 1987 puisqu'il porte non seulement sur les transports intracommunautaires, mais aussi sur les liaisons avec les pays tiers.

La Cour estime tout d'abord que les ententes tarifaires entre compagnies aériennes sont contraires aux dispositions du Traité de Rome, sauf exceptions à justifier auprès des instances communautaires, ce principe devant s'appliquer aussi bien à l'intérieur de l'un des Etats membres que pour les liaisons avec les pays hors Communauté.

Cet arrêt rappelle, d'autre part, que l'article 86 du Traité de Rome sur l'interdiction et l'abus de positions dominantes est applicable au transport aérien. Evoquant, dans ce cadre, la situation où les Etats imposent certaines règles à une compagnie pour des raisons d'intérêt général, les juges demandent alors que des justifications soient clairement apportées.

## **2. La restructuration du transport aérien français**

Afin de préparer notre transport aérien à l'achèvement du marché unique européen, le Gouvernement souhaite que des mesures d'harmonisation aillent de pair avec la réalisation d'un marché plus ouvert, afin que le transport aérien français puisse bénéficier de cette ouverture.

La France est en effet dotée de compagnies aériennes fortes, qui ont toutes su développer un savoir-faire adapté au marché qu'elles ont eu à exploiter, et d'un réseau d'aéroports permettant de faire face à la croissance du trafic, peut-être même davantage que dans d'autres Etats-membres.

S'agissant de l'organisation du transport aérien français, les orientations en ont été définies fin 1988. Compte tenu des perspectives d'accroissement de la concurrence internationale, notamment en Europe, le Gouvernement a estimé que l'intérêt du

pavillon français résidait plutôt dans la concentration de ses forces face aux concurrents étrangers que dans la division, par une lutte interne qui créerait un handicap supplémentaire et un risque inutile pour nos compagnies.

En conséquence, les compagnies Air France et Air Inter ont été invitées à renforcer leur coordination technique, de façon à améliorer leur productivité.

*a) La coopération Air France - Air Inter*

C'est ainsi qu'un accord de coopération pour des dessertes croisées, valable trois ans, a été signé par les deux compagnies le 16 mars 1989, en application duquel Air Inter assure des vols en Europe et Air France des vols domestiques.

Depuis la saison d'été 1989, aux termes de cet accord, Air Inter dessert, sous pavillon Air France, des lignes européennes, à partir de Paris, et à destination de Madrid, Rome, Londres, Athènes et Ibiza.

En contrepartie, Air France assure, depuis le 26 mars dernier, un vol quotidien entre Roissy-Charles de Gaulle et cinq villes de province (Bordeaux, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes), tous vols exploités sous numéro de vol Air Inter, soit avec des avions Air France, soit avec des appareils aux couleurs d'Air France affrétés à TAT.

Cet accord apporte des améliorations importantes aux services offerts aux usagers, qui bénéficient d'une augmentation de fréquences, donc de capacités supplémentaires, sur les dessertes tant intérieures qu'européennes.

D'autre part, des produits nouveaux sont offerts à la clientèle : des tarifs novateurs sur les liaisons européennes en baisse par rapport aux tarifs existant auparavant tant chez les compagnies françaises qu'européennes, et l'existence d'une classe affaires sur les liaisons intérieures assurées par Air France.

Ainsi, aussi bien sur les lignes intérieures françaises que sur les lignes européennes, le passager se voit offrir plus de choix, tant en matière de fréquences, de tarifs que de conditions de transport.

De plus, Air France, en exploitant ces dessertes domestiques permet des correspondances améliorées aux passagers internationaux en provenance et à destination des

aéroports régionaux français, renforçant ainsi le rôle de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en tant que plateforme de correspondance entre vols nationaux et vols internationaux.

Enfin, les nouvelles dessertes ainsi créées permettent des économies d'exploitation pour les deux compagnies grâce à une meilleure utilisation de leurs appareils.

La lettre d'intention, signée par les deux compagnies en même temps que l'accord de coopération et relative à l'actualisation du protocole Air France-Air Inter de 1979, fixe pour objectifs la recherche et la mise en oeuvre de nouvelles actions de coopération technique permettant une amélioration des coûts.

#### *b) La place d'U.T.A.*

Le plan proposé, fin 1988, par le Gouvernement répondait, en même temps qu'il organisait le transport aérien français, à une requête présentée par la compagnie d'U.T.A. pour obtenir l'autorisation d'exploiter treize lignes régulières entre la France et d'autres pays de la Communauté.

A l'appui de sa demande, U.T.A. faisait en effet valoir que, compte tenu de la libéralisation du transport aérien en Europe, elle se trouverait dans la position difficile d'être la seule compagnie internationale européenne à ne pas desservir l'Europe, ce qui lui interdisait de mettre en oeuvre son propre réseau européen d'apport de trafic sur ses lignes long courrier.

Elle soutenait également la thèse selon laquelle la présence de deux transporteurs français sur les lignes européennes devait conduire à une augmentation des parts de marché du pavillon français en Europe.

Conformément aux textes en vigueur, cette demande a été soumise au Conseil supérieur de l'Aviation marchande (CSAM) qui a émis un avis défavorable. Le rejet de la demande a été confirmé par le ministre des transports, reprenant ainsi la règle qui veut qu'une ligne internationale ne soit assurée que par une seule compagnie française afin de mieux lutter contre la concurrence étrangère plutôt que de disperser ses forces dans une concurrence franco-française risquée pour l'avenir du pavillon.

En contrepartie, il était conseillé à U.T.A. de renforcer son réseau dans le Pacifique et de conforter son trafic de charters par le biais de sa filiale Aéromaritime.

Rejetant cette décision, en invoquant la violation du principe de la liberté de la concurrence inscrite dans le Traité de Rome, la compagnie U.T.A. a saisi de ce refus, le 19 décembre 1988, la commission européenne, qui devrait se prononcer sur cette plainte dans les semaines à venir.

Précisons enfin que la règle générale qui veut l'attribution d'une ligne internationale à une seule compagnie régulière française n'empêchant pas l'ouverture, par le pavillon français, de nouvelles lignes, les demandes récentes d'Air France et d'U.T.A. d'assurer des lignes entre la province et New York ont fait l'objet de décisions positives.

### **3. La deuxième phase de libéralisation**

La Commission européenne a déposé, début septembre, de nouvelles propositions constituant le "deuxième paquet" de libéralisation du transport aérien. L'examen de ces propositions, soumises à l'avis du Parlement européen et du Comité économique et social, vient d'être engagé au sein des instances du Conseil des ministres, qui devra prendre une décision au plus tard en juin 1990.

Les mesures proposées comportent notamment :

- un élargissement de la fourchette de répartition des capacités à 75/25 au 1er avril 1992 ;

- une libéralisation accrue de la procédure d'approbation tarifaire, en appliquant un système de double désapprobation des tarifs ;

- une poursuite de l'ouverture de l'accès au marché, en introduisant notamment un début de libéralisation des liaisons de cabotage et un encadrement des pouvoirs d'un Etat dans la procédure de désignation des compagnies aériennes établies sur son territoire et de répartition des droits de trafic ;



- une prorogation des règlements relatifs à la concurrence, mais la Commission compte être seule juge des cas dans lesquels elle accordera des exemptions aux accords conclus par les entreprises.

\*

\* \*

Il est indéniable que l'adoption de ce train de mesures, en l'état -et notamment pour ce qui concerne le trafic de cabotage-modifiera profondément la physionomie du transport aérien en Europe.

Afin de préparer la situation concurrentielle qui caractérisera l'Europe de 1993, les compagnies européennes, soucieuses d'augmenter leur poids sur le marché et d'améliorer leur économie, recherchent déjà la réalisation d'alliances ou de regroupements. Deux stratégies semblent d'ores et déjà se dessiner à cet égard.

Certaines compagnies anglo-saxonnes, au premier rang desquelles British Airways et KLM, cherchent à augmenter leur masse critique en prenant des participations en capital substantielles dans d'autres compagnies européennes, américaines, voire même sur d'autres continents. Cette stratégie de regroupement peut, à terme, déboucher sur l'apparition de puissants transporteurs, "mega carriers", encore que les règles actuelles de contrôle des compagnies de transport aérien soient quelque peu limitatives.

Une autre stratégie, que la compagnie nationale Air France développe à l'heure actuelle, consiste à rechercher des alliances sur la base d'échanges équilibrés entre compagnies partenaires, entraînant sur le terrain des initiatives techniques et commerciales conjointes, mais n'impliquant pas nécessairement des participations en capital autres que symboliques. La coopération engagée avec Austrian Airlines a été la première à illustrer cette politique.

Dans le même esprit, Air France vient de conclure avec Lufthansa un large accord de coopération, afin d'améliorer leur compétitivité et le service offert aux usagers sans pour autant cesser d'être concurrentes.

Les domaines de coopération sont nombreux : prestations industrielles au sein du Groupe Atlas, distribution informatisée dans le cadre du système Amadeus, desserte de Berlin

**(développement de la filiale commune Euroberlin France),  
restauration aérienne (création d'une filiale commune), fret,  
études conjointes de nouvelles dessertes, formation de pilotes,  
échanges de cadres entre les deux compagnies.**

**Air France compte mettre en pratique cette stratégie avec  
d'autres compagnies d'importance en Europe.**

## **DEUXIEME PARTIE :**

### **L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE ET AERONAUTIQUE**

#### **I. AEROPORTS DE PARIS**

##### **A. DES RESULTATS TRES SATISFAISANTS**

###### **1. Le trafic : une situation contrastée**

###### *a) L'augmentation considérable du trafic de passagers*

Les passagers commerciaux transitant par les plateformes parisiennes sont en très nette progression puisqu'ils s'élèvent à 40,7 millions en 1988 -soit près de 10 % de plus qu'en 1987- et que pour les cinq premiers mois de 1989, leur nombre était à nouveau en hausse de 10,6 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Ils sont d'ailleurs assez sensiblement supérieurs aux prévisions : la progression estimée, en milieu d'année pour l'ensemble de 1989, est actuellement de 9 à 10 % pour les passagers commerciaux contre 6,4 % prévus dans le plan.

Ces résultats placent Paris en tête des hausses de trafic, ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant :

	Passagers commerciaux (en milliers) (3)	Évolution (en pourcentage)
Paris (1) .....	17 207	+ 10,6
Londres (2) .....	22 968	+ 6,4
Francfort .....	10 132	+ 6,9

(1) Orly - C.D.G.

(2) Heathrow - Gatwick - Stansted

(3) Transi direct inclus

Les prévisions de répartition de trafic entre les deux plateformes parisiennes tablent sur un partage à quasi-égalité à échéance de 1994, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après, exprimé en milliers de passagers.

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Orly .....	22,4	24,4	25,4	24,9 (*)	26	27	27,9
C.D.G. ....	18,3	20,4	21	23,5	25	26,7	27,1
Total .....	40,7	44,8	46,4	48,4	51	53,7	55

(\*) Transfert partie d'Air France.

La politique de répartition du trafic entre Orly et Roissy-Charles de Gaulle a fait l'objet d'une réflexion en 1988. Un groupe de travail institué par la Direction générale de l'aviation civile a proposé au ministre des transports les orientations suivantes :

- maintien de la vocation internationale d'Orly, avec retour possible de certains trafics européens dès lors que Roissy-Charles de Gaulle est bien desservi (Londres par exemple) ;

- développement des correspondances à Roissy-Charles de Gaulle, avec affectation prioritaire des faisceaux qui y contribuent le plus ;

- plus grande ouverture de Roissy-Charles de Gaulle au trafic charter.

La dualité de plateformes peut, si elle est bien gérée, constituer un atout de poids dans la concurrence européenne qui résultera de l'achèvement du marché unique européen.

*b) Une moindre progression du trafic de fret*

Le fret acheminé en 1988, via les plateformes parisiennes a suivi une évolution favorable ainsi qu'il est retracé dans le tableau suivant :

TRAFIC FRET AÉROPORTS DE PARIS

(En tonnes)

Aéroports	1987	1988	1988/1987 (en pourcentage)
Charles-de-Gaulle .....	546 260	575 502	+ 5,4
Orly .....	217 722	236 152	+ 8,5
Total .....	763 982	811 654	+ 6,2

Les premiers résultats pour 1989 sont toutefois moins encourageants puisque, pour les cinq premiers mois de l'année, 343 000 tonnes ont été traitées, soit une augmentation de 1,5 % seulement par rapport à la période équivalente de l'année précédente.

Cette faible progression est d'autant plus inquiétante que, dans le même temps, Londres et Francfort progressaient respectivement de + 7,3 % (375 000 tonnes) et + 7,9 % (440 000 tonnes).

**2. Une situation financière saine**

*a) Des résultats d'exploitation plus que positifs*

Le résultat d'exploitation, après impôt, de l'entreprise s'élève, en 1988, à 508 millions de francs, contre 332 en 1987, soit une hausse de près de 53 %.

Toutefois, si cette forte progression provient notamment du taux élevé de croissance du trafic aérien (+ 11,2 %) en régime international, elle est également due à la cession-bail de deux bâtiments situés sur l'aéroport Charles de Gaulle. Hors cession, le résultat s'élèverait à 383,1 millions de francs, soit une augmentation de 15,5 %.

*b) L'allègement progressif de la dette*

L'endettement de l'entreprise a suivi une évolution favorable, particulièrement depuis 1987. Il s'établit ainsi :

1983	3,64 milliards de francs
1984	3,54 milliards de francs
1985	3,29 milliards de francs
1986	3,38 milliards de francs
1987	3,38 milliards de francs
1988	3,17 milliards de francs.

Parallèlement, le ratio dettes à long et moyen terme sur chiffre d'affaires traduit un allègement de la dette d'emprunt sur plusieurs années : celui-ci est passé de 0,99 en 1985, à 0,97 en 1986, 0,90 en 1987 pour ne plus atteindre que 0,77 en 1988.

La restructuration de la dette, dont l'encours, fin 1988, était libellé à environ 35 % en devises et 65 % en francs français, a permis de diminuer les frais financiers.

*c) Des perspectives favorables*

En 1989, le résultat après impôt devrait être d'environ 413 millions de francs (+ 8 %) et la capacité d'autofinancement de l'ordre de 955 millions de francs.

Le besoin de financement par emprunt serait de 150 millions ce qui, compte tenu des remboursements d'emprunts antérieurs à hauteur de 359 millions conduirait à un endettement, en fin d'exercice, de l'ordre de 3 milliards pour un chiffre d'affaires estimé à 4,5 milliards environ.

## B. LES AMELIORATIONS APORTEES A L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE PARISIENNE

### 1. Les programmes d'investissements d'Aéroports de Paris

Le choix des programmes d'investissements découle directement des orientations d'Aéroports de Paris, arrêtées dans son plan 1989 - 1993, qui tient compte d'un environnement transformé notamment par l'échéance du Marché unique européen de 1993 et par l'évolution mondiale du transport aérien.

L'objectif général de développement du transport aérien, réaffirmé, implique d'améliorer les correspondances à Roissy-Charles de Gaulle par la constitution, sur cet aéroport, d'une grande "plaque tournante" européenne, rapprochant entre eux le plus grand nombre possible de vols long-courriers et de desserte d'aéroports (par avion et TGV) d'Europe et de France. Il en résulte la nécessité d'y réaliser, au fur et à mesure, les investissements nécessaires de capacité, d'accroître parallèlement la capacité d'écoulement du trafic sur les pistes et d'améliorer la qualité de services offerte aux usagers.

Les programmes d'investissements retenus pour les années 1988 et 1989 se décomposent ainsi :

	(En millions de francs courants.)	
	1988	Prévisions 1989
Aéroport Charles-de-Gaulle .....	486	448,5
Aéroport d'Orly .....	202,9	295
Aérodromes d'aviation de voyage et d'aviation légère - opérations communes .....	105	121,4
Frais d'études et de surveillance .....	117,9	120,2
Total des emplois .....	911,8	985,1 (1)

(1) Autorisation de F.D.E.S. du 29 juin 1989.

Pour 1990, les principales opérations de capacité porteront, notamment, sur la poursuite de la construction du terminal D de Roissy-Charles de Gaulle 2, ainsi que du terminal C dont les travaux ont commencé en 1989 afin d'accroître la capacité d'accueil de l'aéroport.

Elles concernent également divers travaux portant sur la réalisation d'ouvrages liés à la desserte de cet aéroport par le TGV (opérations préparatoires aux travaux de construction).

L'ensemble du programme d'investissement est estimé à plus de deux milliards de francs (remboursements compris) financés, pour moitié, par autofinancement.

Les prévisions de dépense pour 1991 et 1992 s'établissent respectivement à 2,2 et 2,3 milliards de francs afin de financer le programme d'investissements nécessaire pour faire face, avec une qualité de service compétitive à la veille de l'achèvement du marché intérieur européen, à une croissance du trafic international de 5,5 %, qui provoquerait une augmentation annuelle du chiffre d'affaires de 7 à 8 %.

Bien que le programme d'investissements subisse une accélération momentanée due aux mises en services simultanées d'aéroports nouvelles, d'une piste nouvelle et du TGV, les prévisions permettent de prévoir un taux d'endettement/chiffre d'affaires, à la veille de l'échéance de 1993, qui ne dépasse pas 0,90 en 1992, niveau qui était le sien en 1987.

## **2. La desserte des aéroports parisiens par les transports collectifs**

### ***a) La desserte d'Orly par le VAL***

Dans le but d'améliorer la desserte ferroviaire d'Orly, le Syndicat des transports parisiens a retenu, le 9 décembre 1987, le projet Orly-Val, présenté par Matra, et soutenu par la RATP et la compagnie Air Inter, de préférence à un projet concurrent présenté par la SNCF. Sa réalisation a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique intervenue le 2 novembre 1988.

Cette liaison permettra de relier directement Paris à l'aéroport d'Orly, début 1992, depuis la station d'Antony sur la



ligne B du RER. Le trafic attendu est, à cette date, de quatre millions de passagers selon les promoteurs.

La ligne de 7,3 kilomètres sera parcourue en six minutes et desservira en parcours aérien les aérogares d'Orly-Ouest et d'Orly-Sud.

Le VAL sera synchronisé avec le RER pour supprimer quasiment toute attente, dans chaque sens, à Antony. La fréquence de desserte devrait être, entre deux trains, de quatre minutes en pointe, de huit minutes en période creuse et de quinze minutes en fin de soirée et la capacité d'accueil de chaque rame s'élèvera à 100 à 150 voyageurs. Il permettra ainsi d'effectuer le parcours entre la gare du Châtelet et l'aérogare d'Orly-Ouest dans le temps moyen de trente minutes.

Votre rapporteur ne peut que se féliciter de cette initiative, en faveur de laquelle il avait longtemps plaidé et qui lui semble indispensable pour conforter les avantages de la plateforme d'Orly dans les perspectives d'achèvement du marché unique européen.

Le financement total de l'opération s'élève à 1,85 milliard de francs. Le projet est mis en oeuvre par la société Orlyval S.A., dont le capital, d'un montant de 150 millions, se répartit entre :

- Air Inter	26,7 %
- Lyonnaise des eaux	13,3 %
- Matra Transfinex	26,7 %
- RATP	3,3 %
- Etablissements financiers	30,0 %

Un emprunt obligataire de 150 millions de francs a été émis portant ainsi ses fonds propres à 300 millions. Le complément de financement du projet sera assuré par crédits bancaires.

En contrepartie de la réalisation de la liaison, la société Orlyval a été autorisée à percevoir les recettes correspondant au transport des voyageurs. A titre indicatif, le tarif du trajet Paris-Orly s'établirait à 52 francs (valeur juin 1987), incluant le reversement à la RATP de la part qui lui revient au titre du parcours effectué sur son réseau.

#### *b) La desserte de Roissy par le TGV*

Le principe d'une desserte de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle par le TGV a été arrêté le 9 octobre 1987, simultanément

avec la décision de réalisation 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 Charles de Gaulle, située à environ 500 mètres de l'actuelle gare de la ligne B du RER, la localisation des quais permettant un accès à pied à l'aérogare 2.

Cette gare devrait être desservie en 1994 par environ vingt-cinq TGV par jour et par sens en correspondance avec les avions moyen et long-courriers. Elle offrira à Aéroports de Paris l'opportunité d'étendre sa zone d'influence et, dans le cadre du marché unique européen, de conserver sa place de premier aéroport d'Europe continentale. La future ligne du TGV-Est devrait également pouvoir être desservie depuis Roissy-Charles de Gaulle.

Le montant de l'investissement à réaliser sur l'aéroport pour le passage et l'arrêt du TGV est aujourd'hui estimé à 1,8 milliard de francs, cette somme incluant le prolongement de la ligne du RER jusqu'à la nouvelle gare. La part financée par Aéroports de Paris, initialement fixée à 350 millions de francs (francs 1985), fait l'objet d'une nouvelle négociation avec la SNCF, compte tenu des améliorations apportées, depuis lors, au projet.

En outre, Aéroports de Paris a prévu, à la même échéance, la réalisation d'un système de transfert en site propre destiné à relier entre elles la gare TGV-RER, l'aérogare CDG2 et l'unité centrale où seront construits 200 000 mètres carrés de bureaux visant à faire de l'aéroport un centre d'affaires international.

## **II. LES AEROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER**

### **A. UN TRAFIC EN HAUSSE**

#### **1. Les aérodromes de métropole**

Les résultats obtenus par les aéroports de province pour l'année 1988 confirment la tendance à la hausse enregistrée ces deux dernières années en raison, tout à la fois, de la bonne tenue du trafic national et de la performance du trafic international. En particulier, les liaisons vers l'Europe connaissent un développement important.

La plus forte augmentation a été enregistrée sur l'aéroport de Lille, grâce aux liaisons assurées par Air Inter et à la bonne croissance des vols charters internationaux.

La barre des cinq millions de passagers a été dépassée par l'aéroport de Nice qui reste le premier aéroport de province. Nantes a connu son millionième passager.

Les plateformes de Marseille et Lyon ont enregistré un redressement de leur trafic dû à la conjonction d'une bonne croissance sur la métropole et sur l'Europe ainsi qu'à la reprise de l'activité avec l'Afrique du Nord.

Toutefois, et en dépit des fortes hausses enregistrées sur le trafic fret, cette activité reste relativement peu importante sur les plateformes de province puisqu'elle ne représente qu'à peine 11 % du trafic total.

Les résultats des cinq premiers mois 1989 font ressortir globalement une bonne progression du trafic, en dépit des chutes enregistrées sur les aéroports corses à la suite des mouvements sociaux du printemps dernier.

## **2. Les plates-formes d'outre-mer**

Les aéroports des départements d'outre-mer ont enregistré des progressions supérieures à 10 % du fait de l'accroissement des capacités mises en place par les compagnies aériennes, principalement par Air France, et d'une politique de baisse tarifaire sur les liaisons avec la métropole.

Pointe-à-Pitre, grâce à l'augmentation des liaisons avec la métropole - qui concerne environ la moitié de ses passagers - et à la bonne évolution des autres réseaux à l'exception de l'Amérique du Nord et du trafic inter-îles, connaît un taux de croissance particulièrement remarquable (+ 15,8 %), confortant ainsi sa place de premier aéroport d'outre-mer.

En revanche, le trafic stagne dans les territoires d'outre-mer, notamment en Polynésie où la chute affecte toutes les destinations.

## **B. LA PREPARATION DE L'AVENIR**

Compte tenu de l'évolution du trafic (+ 8,2 % en 1988 et + 10,7 % pour le début 1989), et dans l'objectif du marché unique, les aéroports non parisiens vont devoir faire face à des dépenses d'investissements importants durant les cinq prochaines années.

Les principales opérations programmées sur les dix premiers aéroports de province concernent notamment :

- Nice : modernisation et réaménagement de l'aérogare n° 1 et début des travaux de construction du deuxième module de l'aérogare n° 2.

- Marseille : début des travaux afférant à l'opération "7,5 millions de passagers" et réaménagement et extension de l'aérogare en vue d'un achèvement de l'opération fin 1995.

- Lyon : construction d'une seconde piste et d'une gare TGV à Satolas, partiellement opérationnelle pour les Jeux olympiques de 1992.

Les autres plates-formes vont s'engager au cours des prochaines années dans des projets d'extension de leurs installations terminales afin de faire face à la croissance de leur trafic par l'augmentation de leur capacité d'accueil.

### III. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

#### A. LES PROGRAMMES AERONAUTIQUES

##### 1. Une grande année pour le programme Airbus

###### a) *La forte progression de la demande*

Au 31 juillet 1989, 1 199 commandes fermes d'Airbus, toutes versions confondues, étaient comptabilisées depuis 1984, soit 271 supplémentaires au seul titre de l'année en cours.

###### b) *Le plan de production*

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

	1989	1990	1991
Gros porteurs .....	42	42	40
<i>dont :</i>			
● A 310-300 .....	22	19	18
● A 300-600 .....	20	23	22
A 320 .....	62	88	100
Total .....	104	130	140

La reprise de la demande pour les gros porteurs a permis de stabiliser la cadence de production des appareils de cette catégorie autour de quarante exemplaires 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'en 1995. La cadence de production augmente actuellement, et atteindra 100 appareils par an en 1991 et 110 en 1992 ; des études sont cependant en cours pour poursuivre cet accroissement au-delà de ces limites, afin de réduire les délais de livraison pour les nouvelles commandes auxquelles s'ajoutent, de surcroît, celles portant sur l'A 321 depuis le début de la commercialisation de cette version.

### *c) Les tendances favorables du marché mondial*

#### ● La pression de la demande

Après les commandes massives de matériel neuf passées à la fin des années 1970, dans un contexte de très vigoureuse expansion du transport aérien, les compagnies se sont trouvées, entre 1980 et 1983, dans une situation de surcapacité en raison de la stagnation du trafic mondial à cette époque.

Cette surcapacité s'est totalement résorbée depuis lors avec la reprise d'une croissance soutenue du trafic mondial dont il résulte des besoins d'investissements considérables des compagnies pour les prochaines années : le trafic qui avait fortement augmenté en 1987 (+ 13 %) s'est maintenu à un rythme soutenu en 1989, et les prévisionnistes envisagent un taux moyen de croissance annuelle de 6 à 8 % pour la période 1987-2000. Le coefficient de remplissage des appareils, bon indicateur de l'adéquation entre l'offre et la demande, a crû régulièrement ces dernières années, pour atteindre, en 1988, le taux record de 68 %.

Par ailleurs, les résultats d'exploitation des compagnies sont positifs depuis 1984 et ont représenté, en 1987, plus de 5 % du chiffre d'affaires. Le rétablissement de leur situation financière semble ainsi se confirmer de façon durable d'autant que l'accroissement du trafic paraît également s'accompagner, depuis quelques mois, d'une augmentation de la recette unitaire.

● **L'adéquation des versions de l'Airbus aux différents segments de la demande**

**- pour l'A 320 :**

Après une chute des ventes d'avion en 1982, suivie d'une stagnation en 1983 et en 1984, les commandes ont repris depuis 1985. Les avions de faible capacité ont bénéficié directement de cette tendance, les compagnies privilégiant la fréquence et la souplesse d'horaire en raison de la politique de déréglementation menée aux Etats-Unis. Il existe, de plus, un nombre considérable de petits porteurs moyen-courriers (DC-9, B 727, B 737) dont la moyenne d'âge avoisine quinze ans : le marché de renouvellement de ces avions devrait assurer le maintien d'un niveau élevé de prises de commandes d'avions de cette catégorie. L'A 320 profite remarquablement de ce marché porteur.

**- pour l'A 321 :**

En raison de l'engorgement croissant des aéroports et de l'espace aérien, en Europe comme aux Etats-Unis, on assiste aujourd'hui à un rapide développement de la demande d'avions moyens-courriers d'une capacité de 180 places. Ceux-ci sont, en effet, à la fois suffisamment petits pour offrir une bonne fréquence de desserte sur les lignes où les compagnies sont soumises à une forte concurrence, du fait de la libération 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. L'A 321, version allongée de l'A 320, recueille le plein bénéfice de cette demande.

**- pour les A 300, 310 et 330 :**

Les commandes de gros porteurs devraient se poursuivre au rythme soutenu que l'on observe actuellement, avec l'apparition du marché de remplacement des DC-10 et des L 1011. L'A 300-600 et l'A310-300, versions modernisées dérivées des A 300 et 310-200, devraient rester concurrentiels jusqu'à la mise en service commercial de l'A 330 en 1993, qui contribuera à assurer le maintien de la part de marché d'Airbus sur ce créneau.

## **2. Le succès confirmé de l'ATR 42**

### *a) Le fruit d'une bonne coopération franco-italienne*

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, d'industrialisation et de commercialisation. Un accord intergouvernemental, signé le 27 avril 1982, 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.

Ainsi, Aeritalia a la responsabilité du fuselage et Aérospatiale celle de la voilure, fabriquée à Saint-Nazaire. En outre, la firme française 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.

### *b) Une réponse adéquate à une demande spécifique*

L'ATR 42 est un avion de transport régional biturbopropulseur pressurisé, d'une capacité comprise entre 42 et 49 passagers. Il est équipé de deux moteurs PW 120 de Pratt & Whitney Canada, d'une puissance unitaire de 1300 Kw.

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 de type délivré le 24 septembre 1985, à la date prévue.

L'ATR 42 est destiné au marché des avions de transport pour compagnies régionales estimé, lors de son lancement, à plus de trois mille appareils d'ici la fin du siècle. Les hypothèses de pénétration de ce marché ont, compte tenu des succès commerciaux déjà enregistrés, conduit les industriels à envisager la production de sept cents à mille appareils.

Ces industriels ont lancé, en 1986, une version allongée, l'ATR 72, dont le premier vol a eu lieu le 27 octobre 1988 et le certificat de navigabilité accordé le 25 septembre dernier. Les



dispositions prévues pour l'ATR 42, notamment pour ce qui concerne le financement des ventes, ont été étendues à l'ATR 72 en avril 1987, par un avenant conclu entre les deux Gouvernements. La mise sur le marché de cet appareil marque la naissance d'une véritable gamme d'avions qui semble promise au même succès que l'Airbus.

*c) Une réussite commerciale incontestable*

Depuis un an, le succès commercial s'est confirmé avec près de 130 commandes et options supplémentaires. A fin juin 1989, le G.I.E. a en carnet, pour l'ATR 42 et l'ATR 72, 390 commandes et options ; celles-ci se répartissent entre près de cinquante compagnies implantées dans les cinq continents, avec une prédominance de l'Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada).

Le détail en est le suivant :

	Commandes	Options	Total (1)
ATR 42 .....	221	50	271
ATR 72 .....	73	46	119
Total .....	294	96	390

(1) 407 commandes - 315 fermes et 92 options - en novembre 1989.

Le plan de production a été adapté à ces perspectives commerciales. La cadence mensuelle s'est vue portée de quatre à six appareils, et la faisabilité d'une cadence mensuelle de huit avions, pour les deux versions confondues, est à l'étude.

## B. LES PROGRAMMES CFM

En 1988, le chiffre d'affaires, activité civile, de la SNECMA s'est établi à 10,3 milliards de francs, contre 9,4 en 1987, soit une progression voisine de 10 %. La part civile de l'activité s'établit désormais à 55 %.

Le chiffre d'affaires civil repose sur deux famille de moteurs : les CF6 et les CFM 56

### **1. Les CF6**

La SNECMA avait participé à hauteur de 27 % à la fabrication et au montage des CF6-50 destinés aux Airbus et aux Boeing 747 d'Air France et d'UTA. Cette opération est aujourd'hui terminée, Airbus Industrie ayant arrêté l'A 300 pour le remplacer par l'A 300-600 équipé du CF6-80C, après que 626 moteurs ont été assemblés en France.

La SNECMA a également participé à hauteur de 27 % à la production des moteurs CF6-80 A, essentiellement dans le cadre de son application aux Airbus A 310. 92 moteurs ont été livrés à Airbus Industrie en 1986 avant que le CF6-80C n'ait pris le relais de la motorisation des A 310.

Un nouvel accord de coopération associe la SNECMA et General Electric sur le programme CF6-80C, destiné à l'Airbus A 300-600, à l'A 310-300, à certaines versions des B 747 et B 767 ainsi qu'à l'A 330 et au MD-11. Pour ce moteur, qui a été mis en service au début de 1986 sur A 300-600, la SNECMA participe au programme à hauteur de 10 %.

### **2. Les CFM 56**

La coopération entre la SNECMA 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 : le CFM 56-5 C2, destiné à la motorisation du long courrier A 340 d'Airbus industrie et qui fait déjà l'objet , à ce jour, de 270 commandes fermes.

Afin de soutenir ce programme, l'Etat prend en charge 60 % des dépenses de développement du moteur sous forme d'avances remboursables.

Par ailleurs, les programmes CFM 56-2 et CFM 56-3 présentent aujourd'hui des perspectives de ventes quasi-certaines de l'ordre de 8 000 unités. La cadence de production sur ces versions est actuellement voisine de cinquante moteurs par mois, et sera supérieure à soixante en 1991.

\*  
\* \*

Au cours d'une réunion tenue le 15 novembre 1989, 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 1990.