

N° 87

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

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

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1991, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Robert Laucournet, Jean Huchon, Richard Pouille, Philippe François, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Roland Grimaldi, Serge Mathieu, Louis Minetti, René Trégouet, *secrétaires* ; Jean Amelin, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, 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 Daunay, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Gruillot, Rémi Herment, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, François Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Henri Revol, Jean-Jacques Robert, Jacques Roccaserra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Jean Simonin, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

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

Sénat : 84 et 85 (annexe n°19) (1990-1991).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER. — LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS	7
I. — Les évolutions du contexte international	7
A. — <i>Des perspectives contrastées</i>	7
1. La dégradation des résultats financiers	7
2. L'encombrement de l'espace aérien	10
B. — <i>La préparation des échéances communautaires</i>	15
1. La libération du transport aérien dans la Communauté	15
2. La restructuration du transport aérien français	20
II. — La situation des compagnies nationales	24
A. — <i>Air France</i>	24
1. L'évolution du trafic : un ralentissement de la croissance	24
2. Une dégradation accentuée des résultats financiers	26
B. — <i>Air Inter</i>	29
1. Le trafic assuré par la compagnie	29
2. Les effets de la concurrence du T.G.V.	30
3. Un déclin des résultats financiers	30
C. — <i>L'Union des transports aériens (U.T.A.)</i>	32
1. Le trafic assuré par la compagnie	32
2. Les transformations en cours	33
3. Des pertes financières dues à de difficiles conditions d'exploitation	34
D. — <i>Les compagnies régionales</i>	35
CHAPITRE II. — L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE ET AÉRONAUTIQUE ...	37
I. — Aéroports de Paris	37
A. — <i>Des résultats très positifs</i>	37
1. Le trafic : une appréciation favorable à nuancer	37
2. Une excellente situation financière	38
B. — <i>Les perspectives d'amélioration de l'activité aéroportuaire parisienne</i> ..	40
1. Les programmes d'investissements	40
2. L'amélioration de la desserte des aéroports parisiens	41

	Pages
II. — Les aéroports de province et d'outre-mer	44
A. — <i>Une croissance soutenue de l'activité</i>	44
1. Les aéroports métropolitains	44
2. Les plateformes d'outre-mer	44
B. — <i>Les perspectives d'évolution des infrastructures</i>	45
III. — La construction aéronautique	45
A. — <i>Un bilan satisfaisant</i>	45
1. Les programmes aéronautiques	45
2. La construction de moteurs d'avion	49
B. — <i>Des perspectives préoccupantes</i>	50
1. Les effets contrastés de la hausse des cours du pétrole	50
2. Les inquiétudes engendrées par la baisse du dollar américain	51
POSITION DE LA COMMISSION	53
ANNEXE	54

Mesdames, Messieurs,

Par un paradoxe de la conjoncture, les perspectives qui s'offrent, en 1991, à l'aviation civile -transport aérien et construction aéronautique- sont à la fois budgétairement favorables et économiquement incertaines.

En effet, hors budget annexe de la navigation aérienne, les crédits de paiement affectés à ce secteur par la loi de finances pour 1991 s'établissent à 5,96 milliards de francs, soit une progression appréciable de 5,7 % qui bénéficie tant aux dépenses ordinaires (+ 6,5 %) qu'aux dépenses en capital (+ 4,5 %). Certes, globalement, les autorisations de programme -qui passent de 3,15 milliards en 1990 à 3,23 milliards- n'augmentent que de 2,4 % contre 16,6 % en 1990 mais dans cette enveloppe, les subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI) progressent de 15,6 %.

Tout comme l'année dernière, les dépenses en capital concernent pour l'essentiel (90 %) les participations de l'Etat aux programmes de construction aéronautique, notamment les projets Airbus A 330 et A 340 (1,49 milliard de francs, soit 44 % du total). On note, toutefois, une accentuation significative des subventions d'investissements en faveur des équipements d'approche et d'atterrissage des aéroports (+ 18 %), accentuation particulièrement opportune en raison des problèmes posés par l'encombrement de l'espace aérien.

Par ailleurs, le projet de loi de finances prévoit que pour l'année prochaine, l'ensemble des dépenses relatives à l'aviation civile soit, à l'exception de celles relatives à la construction aéronautique, regroupé dans le Budget Annexe de la Navigation Aérienne (BANA), ce qui permettra d'apprécier plus précisément l'effort de l'Etat en ces domaines. Parallèlement, à compter de 1992, la taxe de sûreté sur les aérodromes, payée par les compagnies aériennes en vertu de l'article 41 de la loi de finances pour 1987, sera affectée directement au BANA sans transiter par le budget général, ce qui devrait éviter les pertes de rendement actuellement constatées.

Ces orientations présentent donc un caractère positif indéniable.

L'horizon économique, en revanche, apparaît lourd de turbulences pour les compagnies aériennes et la construction aéronautique, en raison des répercussions sur ces activités tant des hausses du prix du pétrole résultant de la crise du Golfe que de la baisse prononcée du dollar sur le marché des changes. Ce contexte incertain apparaît notamment de nature à aggraver les difficultés d'Air France, quelque peu fragilisée financièrement par une absorption d'U.T.A. réalisée dans des conditions qui ont, parfois, été jugées contestables.

Laissant à la commission des Finances le soin d'étudier plus en détail les dispositions strictement financières du budget pour 1991, votre rapporteur vous propose d'examiner, dans le présent avis, la dimension économique du dossier en dressant successivement la situation du transport aérien (I) ainsi que celle des aéroports et des industries aéronautiques (II) avec le souci constant de souligner l'impact des évolutions communautaires et internationales sur ces activités.

CHAPITRE PREMIER

LE TRANSPORT AERIEN FRANCAIS

I. - LES EVOLUTIONS DU CONTEXTE INTERNATIONAL

A. - DES PERSPECTIVES CONTRASTEES

1. La dégradation des résultats financiers

Le transport aérien mondial paraît être entré dans une période de fortes perturbations économiques depuis le début de 1990. L'érosion des bénéfices, constatée au premier semestre de l'année, semble devoir être cruellement aggravée par l'augmentation brutale des coûts du kérosène résultant de la crise du Golfe et la morosité de la tendance risque de peser lourdement sur le développement du secteur.

a) Les mauvais résultats du premier semestre de 1990

La plupart des principales compagnies aériennes mondiales ont affiché, pour le premier semestre de 1990, des baisses de bénéfices révélant des difficultés structurelles jusqu'ici dissimulées par l'expansion des dernières années.

**LES RÉSULTATS DES COMPAGNIES AÉRIENNES
AU PREMIER SEMESTRE 1990.**

	Chiffre d'affaires (en milliards de francs)	Résultat net	
		En millions de francs	Variations 1989/1990 en %
American Airlines	31,3	604,5	- 60,6
United Airlines	28,9	616	- 54
Delta (janv-sept. 90)	NC	53,8	- 87
Continental	14,3	649,5	+ 657
British Airways (avril-juin)	13,3	1 560	+ 62
Lufthansa	19 (1)	»	»
Air France (2)	27,7	- 263	NS
Alitalia	9,25	- 145	+ 80
KLM (avril-juin)	4,95	122,9	- 82
SAS	15,2	369	- 40
Cathay Pacific	6,75	18 000	+ 4,1
Singapore Airlines	16,4	533	- 12,7
Japan Airlines	23,47	»	»

(1) Recettes du trafic.

(2) Y compris Air Inter et UTA.

A la principale exception -particulièrement brillante- de British Airways, presque tous les grands transporteurs sont affectés. Même Lufthansa qui, de janvier à juin, a accueilli plus d'un million de passagers supplémentaires sur ses vols devrait enregistrer un déficit de l'ordre de 340 millions de francs.

Cette décroissance des bénéfices s'était déjà amorcée l'année dernière malgré la progression quasi générale des chiffres d'affaires. Selon l'IATA (Association internationale du transport aérien), les résultats nets de ses membres sont passés de 1,6 milliard de dollars en 1988 à 300 millions de dollars en 1989.

Une progression des recettes (+ 15 % en 1989) moins rapide que celle des dépenses (+ 17,9 %) est à l'origine du phénomène et paraît s'expliquer par la concurrence exacerbée qui règne dans le secteur depuis maintenant plusieurs années.

La compétition a conduit les transporteurs à multiplier les vols déficitaires pour offrir un choix maximum à leur clientèle alors qu'ils augmentaient peu leurs tarifs, de peur de perdre des parts de marché. Parallèlement la pénurie de pilotes, engendrée par les augmentations de trafic constatées depuis 1986, a favorisé les hausses

des coûts salariaux au moment même où le renouvellement de flottes largement amorties (plus de 5.000 avions livrés depuis cinq ans) a entraîné une poussée des frais financiers.

La flambée des prix du pétrole qui est venue se greffer sur cette situation instable a donc frappé des entreprises déjà fragilisées et elle a considérablement aggravé leurs difficultés.

b) L'impact de la crise du Golfe

Sous la pression de la crise du Golfe, les frais de carburant -qui représentaient environ 15 % des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes- ont plus que doublé en trois mois. Du 2 août au 30 octobre 1990, les cours du kérosène, sur le marché libre, ont augmenté de 120 %.

Air France estime à environ un milliard de francs le renchérissement de sa facture de carburant en 1990. *L'Air Transport Association*, qui regroupe les compagnies américaines chiffre à un milliard de dollars la perte globale attendue, au quatrième trimestre, par ses adhérents. L'IATA évalue au total à quelque deux milliards de dollars les pertes prévisibles des compagnies mondiales pour l'ensemble de l'année 1990.

L'érosion des bénéfices enregistrée au début de l'année apparaît, en définitive, bien légère au regard des lourdes pertes qui devraient caractériser la deuxième moitié de l'année. Leurs incidences commencent déjà à se faire sentir.

c) Les effets des actuelles difficultés

L'IATA a adopté le 1er septembre dernier une recommandation qui, pour les tarifs internationaux, a entraîné à la mi-octobre, des hausses de 5 à 8 % pour les passagers (10 à 12 % sur les lignes du Proche-Orient pour répercuter la réévaluation des primes d'assurance) et de 7 % pour le fret. Des réévaluations de même ampleur sont, en outre, envisagées pour la mi-décembre. Ces augmentations sont néanmoins très inférieures à celles des cours du pétrole et il convient, à ce propos, de noter qu'à la suite du deuxième choc pétrolier les tarifs aériens avaient progressé de près de 50 %, de 1979 à 1981, provoquant une chute de 5 % de la demande mais aussi une ascension de 35 % des recettes finales.

Les conséquences du brutal retournement de la conjoncture se traduisent également sur l'emploi. Le Président d'Air

France a indiqué que *"les recrutements extérieurs seront normalement suspendus à un certain nombre d'exceptions près."* La compagnie scandinave SAS a décidé d'interrompre l'embauche de nouveaux pilotes pour économiser un milliard de francs. Aux Etats-Unis, les compagnies ont programmé le licenciement de 10.000 salariés. La société US Air se sépare de 3.600 employés et Pan Am de 2.500, soit 5 % de ses effectifs.

Cette conjoncture n'a pas ralenti les opérations de concentration déjà constatées les années précédentes. United Airlines, entre autres, a acheté les droits de Pan Am entre Londres et l'ensemble des Etats-Unis. Lufthansa a acquis son concurrent German Wings, en faillite, et repris les droits de Pan Am au départ de Berlin.

En revanche, les achats de nouveaux avions commencent à être retardés. Midway Airlines et US Air ont différé la réception d'appareils déjà commandés. Les constructeurs qui tablaient sur une croissance de trafic de 10 % l'an risquent donc d'avoir à réviser leurs plans de production à la baisse. En effet, si la crise réduit par trop les ressources des compagnies, leurs commandes à l'industrie aéronautique pourraient s'en ressentir bien que le renouvellement des équipements permettrait des économies significatives sur les consommations de carburant.

2. L'encombrement de l'espace aérien

La dégradation de la situation financière des entreprises de transport aérien se produit, **paradoxalement**, au moment où l'accroissement du volume de trafic est tel que les installations au sol ne peuvent plus l'absorber régulièrement.

a) Les causes du phénomène

Constatée d'abord aux Etats-Unis, à la suite de l'intensification de la circulation aérienne qui a résulté de la mise en oeuvre de la politique de déréglementation, la congestion des infrastructures aériennes s'est manifestée de ce côté-ci de l'Atlantique à compter de 1988.

Elle résulte d'une inadéquation de l'évolution des capacités d'accueil au sol -moyens de contrôle en route et de contrôle d'approche ; nombre de pistes, et d'emplacements de stationnement de terminaux- à la formidable croissance du trafic aéronautique dans le ciel du vieux continent. Le trafic n'a, de manière imprévue, cessé

d'augmenter d'environ 10 % chaque année depuis 1986. Les infrastructures de réception aéroportuaires n'ont pas suivi et se trouvent parfois insuffisantes pour gérer convenablement les périodes de plus forte concentration des flux.

Premier signe de cette dégradation, la proportion des vols retardés de plus de quinze minutes a doublé entre 1986 et 1989 et concerne désormais un quart du trafic européen. Or, d'ici la fin du siècle, la circulation aéronautique devrait être multipliée par deux pour atteindre le milliard de passagers et cette évolution pourrait être accélérée par la libéralisation des transports aériens de la CEE, voire aussi, par l'ouverture des pays de l'Est.

Une étude, présentée par l'IATA en avril 1990, souligne la nécessité d'une nouvelle carte des routes aériennes et une harmonisation des systèmes de contrôle pour éviter la thrombose. D'ici à l'an 2000, en Europe, le nombre de points de croisement aérien devant traiter plus de vingt avions par heure sera multiplié par 4,5. Or, actuellement, la fragmentation de l'espace aérien européen en 22 aires nationales, l'incompatibilité des 43 centres européens de gestion de trafic qui utilisent 20 systèmes informatiques différents -et non connectés entre eux- rendent quasi impossible la solution du problème, les différences d'équipement entre les pays étant considérables. En Grèce, la vétusté des moyens oblige à espacer de 30 miles nautiques (55,56 km) la distance entre deux avions survolant le territoire alors que l'Autriche se satisfait de 5 miles (9,26 km).

L'étude précitée estime en outre que, sans accroissement notable des capacités, pas moins de dix grands aéroports européens -dont Madrid, Londres et Francfort- seront au bord de l'asphyxie entre 1995 et l'an 2000. Bien peu de solutions sont envisageables pour décongestionner Francfort. Quant à Londres, la saturation de ses installations terminales se posera de manière aiguë dès 1995 alors que celle des pistes interviendra à la fin de la décennie.

Parmi les principales zones aéroportuaires, seul Paris a, notamment en matière foncière, des capacités de réserve suffisantes pour faire face. De ce point de vue, la décision de construire l'aéroport de Roissy-Charles-de Gaulle, contestée en son temps, a doté notre pays d'un atout incontestable pour la préparation de l'avenir.

D'une manière générale, la situation française n'est pas des plus mauvaises dans le contexte actuel.

Le nombre des retards supérieurs à 10 minutes au départ des aéroports français a certes en 1989 augmenté de 28 % pour une variation de trafic de 7 % mais il avait doublé en 1988 pour une

variation de trafic de moins de 11 %. En outre, la part des retards résultant des embouteillages d'origine étrangère reste prépondérante, étant observé que plus du tiers des retards imputables à la partie française trouvent leur cause dans un mouvement de grève.

De même, on constate une amélioration de la ponctualité des vols au départ des aéroports français. L'indice de régularité, calculé à partir du nombre de décollages non retardés par le contrôle aérien français, s'est établi à 989 pour 1.000 l'an passé alors qu'il était de 980 pour 1.000 en 1988.

b) Des effets préjudiciables

Le *National Research Council* américain vient de publier un rapport rappelant qu'en 1987, les vingt-et-un principaux aéroports des Etats-Unis ont enregistré chacun plus de 20.000 heures de retard de vols. Trente-neuf autres pourraient atteindre ce niveau en 1997 et, à cette date, les retards cumulés pourraient dépasser les 100.000 heures sur des "carrefours" comme Chicago, Atlanta ou Denver.

Le niveau des chiffres avancés souligne, si besoin en était, l'importance du préjudice causé à la clientèle par ces dysfonctionnements de la gestion aérienne.

Les perturbations causées au fonctionnement de l'appareil économique par ces retards sont également loin d'être négligeables. Multipliés par le nombre de passagers transportés, ces chiffres horaires aboutissent à un total astronomique d'heures perdues dans lequel la part d'heures de travail doit vraisemblablement être fort significative.

Mais les pertes les plus facilement évaluables sont celles des compagnies aériennes elles-mêmes et elles sont considérables. En effet, pendant qu'un appareil attend son tour, ses moteurs continuent à tourner et font partir quelques tonnes de kérosène en fumée. Pour minime qu'il puisse paraître, ce surcoût suffit à dévorer une marge bénéficiaire calculée au plus juste ; surtout qu'il peut s'accompagner du paiement d'indemnités de retard à la clientèle lésée. De telles charges ont coûté 300 millions de francs à Lufthansa en 1988.

Le rapport de l'IATA évalue à 5 milliards de dollars par an le coût des attentes aéroportuaires pour les transporteurs aériens. Et ce calcul avait été effectué sur la base d'un prix du pétrole tel qu'il s'établissait avant l'invasion du Koweït par l'Irak...

De manière un peu surprenante, l'avenir du transport aéronautique européen semble autant se jouer au sol que dans les airs. Sans amélioration rapide des infrastructures terrestres d'accueil, tout gain de productivité des avionneurs ou des transporteurs, tout développement de l'activité aérienne seront condamnés à se perdre dans les files d'attente aéroportuaires. Aujourd'hui, contrairement à Antée, Icare perd ses forces en touchant le sol.

c) Les mesures mises en place pour répondre au problème

Face à cette situation préoccupante, des dispositions ont été mises en oeuvre tant au niveau européen et communautaire que national.

● **Les mesures européennes et communautaires**

Les engorgements du printemps et de l'été 1988 avaient déclenché une alerte jugée suffisamment sérieuse pour que les vingt-trois Etats de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.) prennent, en commun, une série de mesures d'urgence afin de réguler l'écoulement des mouvements d'avions. Ainsi, les ministres des transports des Etats européens avaient accepté, pour la coordination du contrôle aérien, la prédominance de cinq centres principaux (Paris, Londres, Francfort, Madrid et Rome) sur les treize que compte la zone.

La Commission de Bruxelles considère qu'il est essentiel, pour répondre au développement du transport aérien, de créer une structure centrale de gestion regroupant toutes les données et planifiant l'écoulement des mouvements aériens, dont la gestion directe continuerait à être assurée par les centres existants. Elle estime que l'organisme Eurocontrol, créé en 1960, par plusieurs actuels membres de la Communauté doit jouer ce rôle.

L'ensemble des vingt-trois pays d'Europe occidentale, membres de la C.E.A.C. s'est d'ailleurs retrouvé sur cette position puisque lors de la réunion de cet organisme, le 24 avril 1990 à Paris, a été décidée la création d'un "*Central Flow Management Unit*" d'un coût de 4 milliards de francs. Il devrait être mis en service en 1993 à Bruxelles et s'intégrera au système Eurocontrol autour duquel doit s'opérer la coordination du dispositif européen de navigation aérienne. Eurocontrol, qui devrait regrouper très prochainement

dix-neuf des adhérents de la C.E.A.C., retrouve ainsi sa vocation première de supranationalité.

L'objectif du "*Central Flow Management Unit*" est de réaliser, avant la fin de la décennie, l'harmonisation et l'intégration opérationnelle du contrôle aérien européen en constituant un système unique assurant une complète interconnexion et une parfaite communication entre les différentes unités qui régulent les mouvements de leur propre espace aérien et qui continueront à les gérer dans l'avenir.

Pour atteindre cet objectif, les ministres des transports de la C.E.A.C. ont arrêté plusieurs décisions. Le plan de campagne pour les années 1990 comporte un calendrier précis d'application. La couverture radar complète de tout l'espace de contrôle devra être assurée d'ici à 1995.

Pour 1995 également, la séparation entre avions en vol sera harmonisée à 5 miles nautiques (9,26 km) dans les zones à forte densité et à 10 miles (18,52 km) dans les autres zones. D'ici à 1998, la communication automatique entre les centres de contrôle devra être généralisée. Enfin, un nouveau système de liaison de données air-sol de haute précision devra être opérationnel dans la zone centrale à compter de 1998.

Votre commission approuve ces orientations mais elle s'inquiète des retards qui semblent déjà affecter leur mise en oeuvre. La directive sur la standardisation des équipements n'apparaît pas encore publiée. Les instances qui doivent définir et mettre en oeuvre l'harmonisation et l'intégration des systèmes de contrôle aérien ne semblent toujours pas installées. Votre commission souhaiterait, en conséquence, être informée de l'état d'avancement de ce dossier et des raisons qui ont conduit à de tels retards.

● Les mesures nationales

Elles ont plus particulièrement cherché à améliorer les synergies entre les réseaux d'itinéraires civils et militaires ainsi qu'à favoriser la coopération entre les unités françaises de gestion de trafic et celles des quatre partenaires qui ont été désignés à la France dans le cadre de la C.E.A.C.

Parallèlement, en application du protocole d'accord passé en octobre 1988, avec les représentants du personnel de la navigation aérienne, des postes supplémentaires ont été créés dans tous les cadres de fonctionnaires participant à cette activité et le Gouvernement a même accentué l'effort prévu par le protocole.

Cependant, il faut quatre ans pour qualifier pleinement un ingénieur du contrôle aérien et, dans ce contexte, les importants recrutements opérés depuis 1988 ne produiront des effets concrets qu'à compter de 1992.

Le développement des infrastructures aéroportuaires a également été encouragé : Hall 1 d'Orly Ouest, nouveau terminal à Nice, agrandissement des aéroports nationale et internationale de Marseille et de Lyon Satolas... Votre commission évoquera plus spécifiquement ces programmes lors de son examen de la situation des aéroports. Elle se contentera de rappeler ici que, selon l'IATA qui a pris en compte leur plan d'équipement, les aéroports français étaient bien placés pour traiter le trafic des années à venir.

Pourtant, même si les aéroports parisiens peuvent développer leurs équipements au sol, ils ne peuvent guère étendre l'espace aérien qui les environne. Aussi, pour éviter que la multiplication des avions dans une zone aérienne, par nature limitée, n'aggrave les risques d'accident, votre commission a émis le vœu que soit rapidement engagée une réflexion sur la création, autour de la capitale, d'un réseau d'aéroports régionaux de dégagement reliés à Paris par autoroute et surtout par T.G.V.

Elle s'est inquiétée de l'expansion urbaine continue de la ville de Roissy en raison, notamment, des gênes que la proximité de l'aéroport était susceptible de causer aux nouveaux habitants. Elle a, également, regretté que l'on néglige les ressources aéroportuaires de la province qui dispose, pourtant, de nombreuses infrastructures capables d'accueillir des vols voyageurs ou marchandises et de dégager le ciel encombré de la métropole. Elle a estimé, en conséquence, que la solution qu'elle proposait serait de nature à améliorer une politique aéroportuaire d'aménagement du territoire, par trop inconsistante actuellement.

B. - LA PREPARATION DES ECHEANCES COMMUNAUTAIRES

1. La libéralisation du transport aérien dans la Communauté

Les autorités communautaires n'ont jamais envisagé de s'inspirer de l'exemple américain de l' "*US Air Deregulation Act*" de 1978 pour préparer le secteur de l'aviation civile au grand marché de 1992. Elles ont préféré procéder à une libéralisation progressive, obtenue par un démantèlement graduel du système régalien organisé, préalablement, sur un mode bilatéral par les Etats

membres dans le but de protéger ou de privilégier leurs transporteurs nationaux.

Le processus a été engagé en 1987 par un ensemble de mesures appelé "premier paquet de libéralisation" et une deuxième étape vient d'être décidée, en juin 1990, par le Conseil des Ministres des Transports de la Communauté.

a) La première phase de libéralisation

La première phase de libéralisation du transport aérien communautaire a été mise en oeuvre à partir du 1er janvier 1988 suite à un accord conclu le 14 décembre 1987.

Elle a conduit à un desserrement des règles tarifaires et à une plus grande liberté en matière de partage de capacité de trafic.

Auparavant, la desserte de deux Etats membres par les compagnies abordant leur pavillon, obéissait, en effet, à des règles de stricte égalité tant dans l'application des tarifs que dans la répartition des capacités de vols. Pour une desserte Paris-Londres, les prix affichés par British Airways et Air-France étaient agréés par l'Etat britannique et l'Etat français et étaient rigoureusement identiques. Par ailleurs, le nombre de sièges offerts à la clientèle voyageant entre les deux capitales se trouvait réparti par moitié entre British Airways et Air-France.

Depuis 1988, chaque transporteur national obtient automatiquement, s'il le demande, l'approbation de tarifs réduits ou très réduits pouvant, sans condition de séjour-minimum dans le pays de destination, aller jusqu'à 45 % du tarif de base. Parallèlement, sur une liaison entre deux Etats-membres, une compagnie peut proposer jusqu'à 60 % du nombre total de sièges offerts sur la ligne, l'évolution ayant eu lieu en deux temps (45-65 % en 1988 ; 40-60 % en 1989).

Outre l'attribution de nouveaux pouvoirs à la Commission en matière d'application des règles de concurrence au transport aérien, la première phase de libéralisation s'est également traduite par une plus grande ouverture des marchés de chacun des pays de la Communauté aux offres des prestataires de services aériens de ses partenaires.

Chaque Etat a été autorisé à désigner plusieurs de ses compagnies pour desservir un autre Etat, sans que ce dernier puisse s'y opposer. L'ouverture de nouvelles routes aériennes entre aéroports nationaux et régionaux a, en outre, été facilitée.

Enfin, le droit pour une compagnie de desservir, à partir de son territoire, plusieurs points situés soit sur les territoires de plusieurs autres Etats-membres (tels Paris, Londres, Bruxelles), soit dans celui d'un seul autre Etat (tels Paris, Londres, Manchester), est organisé de la manière suivante :

• dans le premier cas, (plusieurs points situés dans plusieurs Etats-membres), cette possibilité, dite "cinquième liberté" ⁽¹⁾, est ouverte mais une limitation est imposée au nombre de sièges que la compagnie peut offrir sur la route desservie (30 % de la capacité totale qu'elle met en oeuvre sur cette route), c'est-à-dire, par exemple, entre Londres et Bruxelles ;

• dans le deuxième cas, (plusieurs points situés sur le territoire d'un autre Etat) la compagnie ne peut exercer de droits de trafic. Ainsi, Air France ne peut embarquer des passagers à Londres et les débarquer à Manchester. Ceci signifie que le trafic de cabotage ⁽²⁾ (trafic interne à un pays) reste réservé aux compagnies de la nationalité de l'Etat.

b) Le bilan de cette première phase

Du rapport présenté, en novembre 1989, par la Commission des Communautés, il ressort que les dispositions ouvrant plus largement l'accès au marché ont conduit à la création d'un grand nombre de nouvelles routes aériennes puisque de 1987 à 1989, 127 nouvelles liaisons ont été créées. Il apparaît, également, que la croissance des activités des compagnies aériennes de la Communauté a été supérieure, sur cette période, à celle de l'ensemble des entreprises adhérentes à l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA).

(1) 1ère liberté : liberté de survoler le territoire d'un Etat ;

2ème liberté : liberté de faire des escales techniques ;

3ème liberté : liberté de déposer dans un Etat des passagers embarqués dans l'Etat d'enregistrement de l'avion (Air-France débarque à Londres des passagers embarqués à Paris) ;

4ème liberté : liberté d'embarquer dans un Etat des passagers à destination de l'Etat d'enregistrement de l'avion (Air-France embarque à Londres des passagers à destination de Paris).

(2) Cabotage : liberté d'embarquer des passagers dans un Etat qui n'est pas l'Etat d'enregistrement de l'avion et de les débarquer dans ce même Etat.

En revanche, la première année d'application des mesures adoptées en 1987, les tarifs ont évolué parallèlement au taux d'inflation. La mise en place des tarifs réduits autorisés par la nouvelle réglementation a permis des baisses atteignant parfois 15 % mais ce type de tarification ne s'est pas multiplié. La concurrence sur les prix semble ainsi avoir relativement peu joué.

De même, les dispositions relatives à la répartition de la capacité n'ont eu que des effets limités sur les dessertes bilatérales entre les Etats membres.

Le premier train de mesures ne semble donc avoir provoqué que des modifications de portée limitée dans le fonctionnement de l'aviation civile en Europe. Telles étaient, d'ailleurs, les conclusions de la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen qui estimait que, seule, la deuxième série de mesures, envisagée dès la mise en oeuvre de la nouvelle politique, pourrait produire de meilleurs résultats.

c) La deuxième phase de libéralisation

A la suite de l'accord obtenu sur cette question en décembre 1989 par la Présidence française, le Conseil a adopté à l'unanimité les 18 et 19 juin 1990 ce qu'il est convenu d'appeler le deuxième "paquet" de libéralisation du transport aérien.

Les mesures ainsi approuvées approfondissent la voie ouverte en 1988.

Tout d'abord, elles inversent les règles de fixation des tarifs. Un mécanisme de "double désapprobation" - par les Etats concernés - des tarifs proposés par les compagnies devra se substituer, à compter du 1er janvier 1993, au système actuel de "double approbation". Les compagnies pourront ainsi fixer librement leur tarif sauf si chacun des deux Etats concernés oppose son veto, le refus d'un seul Etat ne pouvant plus bloquer une refonte des prix.

En outre, dès le 1er novembre 1990, un système tarifaire plus simple et plus flexible est adopté. Les compagnies aériennes ont une plus grande latitude pour offrir des tarifs réduits sur la base d'un tarif de référence préalablement approuvé par les Etats impliqués. Les tarifs réduits (80 % du prix de référence) ne pourront s'appliquer qu'aux vols aller-retour avec réservation contraignante. Des tarifs très réduits (jusqu'à 30 % du prix de référence) pourront, cependant, être proposés à des conditions beaucoup plus contraignantes (période, durée minimum de séjour, etc...).

Les modalités de répartition des capacités de transport entre les villes de deux États membres sont assouplies. Au 1er janvier 1993, les restrictions bilatérales en la matière devront avoir disparu. Jusqu'à cette date, le système de partage de capacité entre les compagnies desservant une même liaison évoluera de manière graduée. Chaque Etat peut augmenter, à chaque nouvelle saison, de 7,5 points la quote-part de capacité offerte à ses compagnies, celle-ci pouvant déjà atteindre 60 % de la capacité totale en raison de l'application des règles adoptées en 1987. Ainsi, pour la saison 1990-91, la quote-part de capacité de deux compagnies communautaires desservant une même route pourra varier dans une fourchette 67,5-32,5 %, puis 75-25 % pour la saison 1991-92 et 82,5-17,5 % pour le début de la saison 1992-93.

Le Conseil a également adopté un nouveau règlement permettant une plus grande libéralisation de l'accès au marché de chaque pays membre pour les compagnies aériennes communautaires : un certain nombre d'exceptions sont désormais levées et les conditions d'accès à la 5ème liberté assouplies.

A partir de juillet 1992, chaque compagnie aérienne communautaire répondant à un cahier des charges minimum pourra accéder à l'exploitation de chacune des liaisons desservant son Etat d'enregistrement.

A l'initiative de la France, le Conseil a, de plus, adopté une clause d'obligation de service public : chaque Etat membre pourra imposer, après concertation, des obligations de service public sur certaines liaisons (capacité inférieure à 30.000 sièges par an) jugées indispensables au développement régional.

Le Conseil a reconduit jusqu'en 1992 le règlement adopté en 1987 et ayant habilité la Commission à accorder des exemptions aux règles de concurrence pour certaines catégories d'accords ou de pratiques concertées (coopérations techniques, mise en commun de moyens logistiques...).

Mais parallèlement, il a été convenu d'un certain nombre de mesures d'harmonisation afin de mettre les entreprises dans des conditions de concurrence loyale. Ceci concerne :

- les conditions d'accès aux professions de l'aviation civile;**
- la durée du travail des personnels navigants ;**
- les réglementations techniques applicables à la navigabilité des aéronefs (certification, entretien, opérations aériennes) ;**

- les procédures d'autorisation des transporteurs et d'octroi des droits de trafic.

Il est apparu, en outre, que le développement d'une **politique commune face aux tiers** était un complément indispensable à la réalisation du marché intérieur. C'est dans cet esprit que le Conseil a donné mandat à la Commission d'entreprendre des négociations avec la Suède et la Norvège. Elles seront suivies de pourparlers avec les autres pays de l'Association européenne de libre-échange en étroite liaison avec les discussions menées, par ailleurs, pour la création de l'espace économique européen.

Votre rapporteur estime, à ce propos, que l'évolution récente des pays de l'Europe centrale et orientale devrait conduire la Communauté à réfléchir également aux relations qu'il conviendrait de nouer avec eux dans le domaine de l'aviation civile.

Par ailleurs, votre Commission tient à rappeler l'importance des enjeux que recèlent, en matière de droits de trafic, les relations commerciales de la Communauté avec les Etats-Unis.

Ces derniers disposent, dans la Communauté, de prérogatives bien plus étendues que celles dont bénéficie, outre-atlantique, l'ensemble des pays membres de la C.E.E. Ainsi, l'exercice de la cinquième liberté permet à une compagnie américaine qui relie, par exemple, Houston à Paris, de continuer son vol vers Rome ou tout autre aéroport européen en chargeant des passagers à Paris. Les compagnies européennes n'exercent pratiquement pas de droit de cinquième liberté à partir des Etats-Unis mais elles seraient intéressées à exercer des droits de cabotage, par exemple, à pouvoir sur un vol Paris-Houston embarquer des passagers à New-York pour les déposer à Houston.

L'administration américaine interdit le cabotage. Cependant, à partir de 1993, la situation va évoluer dans la Communauté. Ce qui est aujourd'hui "droits de cinquième liberté" deviendra "droits de cabotage" dans un espace unique. Il conviendra donc, sans remettre en cause les droits acquis des compagnies américaines, de négocier sur la base de la réciprocité des droits de cabotage aux Etats-Unis pour les compagnies communautaires.

2. La restructuration du transport aérien français

Afin de préparer notre transport aérien à l'achèvement du marché unique, le Gouvernement avait estimé, fin 1988, que l'intérêt

du pavillon national résidait davantage dans la concentration des forces face aux concurrents étrangers que dans une lutte interne présentant des risques de dispersion.

Dans cette perspective, les compagnies Air France et Air Inter avaient été invitées à renforcer leur coordination technique de façon à améliorer leur productivité.

Cette évolution a connu un aboutissement inattendu, en début d'année, par le rachat d'U.T.A. et ipso facto la prise de contrôle d'Air Inter par Air France. Cette constitution d'un groupe détenant 97 % du transport aérien français a été estimée, par la Commission de Bruxelles, susceptible de se heurter aux règles de la concurrence du Traité de Rome et n'a, en définitive, été acceptée au niveau communautaire qu'à la condition que d'autres transporteurs nationaux puissent proposer leurs services sur les lignes françaises intérieures et internationales.

a) Le regroupement du transport aérien national

En achetant, le 12 janvier 1990, 930.000 actions de la Société U.T.A. à Chargeurs S.A., Air France acquérait 54,58 % du capital de cette société et prenait ainsi son contrôle ainsi que celui d'Air Inter.

En effet, avec 24,95 % des parts, Air France était à la fondation d'Air Inter l'un des deux principaux actionnaires de cette compagnie avec la S.N.C.F. Fin 1986, U.T.A. était également actionnaire d'Air Inter à hauteur de 14,65 %. De 1987 à 1989, U.T.A. et Air France ont à plusieurs reprises réévalué leur participation au capital d'Air Inter. Air France a, en particulier, compensé partiellement le désengagement entrepris par la S.N.C.F. Fin 1989, Air France détenait ainsi 36,53 % d'Air Inter et U.T.A., 35,80 %. La prise de contrôle d'U.T.A. permet donc à Air France de disposer de 72,33 % du capital d'Air Inter.

Alors qu'à la suspension du cours de l'action U.T.A. le titre cotait 2.700 francs, la transaction portant sur l'acquisition du bloc de contrôle détenu par Chargeurs S.A. s'est effectuée sur la base de 4.083 francs par titre, ce cours étant également retenu pour l'achat du solde des actions U.T.A. restant à Chargeurs S.A. (28,3 % du capital). En outre, Air France s'est engagée à ce que la filiale d'U.T.A., qui détient 51 % de la compagnie charter Aéromaritime achète au groupe Chargeurs sa participation complémentaire de 45 % dans cette compagnie.

Au total, la cession de ses activités de transporteur aérien devrait rapporter environ 7 milliards de francs à Chargeurs S.A, Air France devant mobiliser 4,93 milliards de francs en 1990, un milliard en 1990 et un milliard en 1991.

Pour assurer l'échéance de 1990, Air France a prélevé 2 milliards de francs sur sa trésorerie et a émis en juillet dernier un emprunt obligataire d'un milliard. La compagnie a ensuite consacré au financement du solde, d'une part, une partie d'un second emprunt d'un milliard de francs contracté à Londres et, d'autre part, le fruit de la vente pour 1,7 milliard de dix Boeing 747-100 et un Airbus A 310-300, ces appareils continuant à être exploités, en location-bail jusqu'à leur remplacement et ne devant sortir de la flotte qu'entre 1991 et 1994.

Les opérations ainsi réalisées se traduisent donc, pour 1990, par un endettement de deux milliards de francs et un prélèvement de 1,2 milliard sur les disponibilités de trésorerie qui sont désormais estimées à 1,4 milliard.

La prise de contrôle réalisée par Air France ne s'apparente pas à une fusion. Chacune des trois compagnies garde son identité et son propre personnel même si leurs politiques de développement se trouvent désormais coordonnées.

Ce regroupement impromptu a suscité des réactions contrastées. D'aucuns ont dénoncé ce rachat d'une société privée par une entreprise publique comme une nationalisation déguisée et contraire à la doctrine du "ni privatisation, ni nationalisation" prônée par le Gouvernement. D'autres ont souligné que la France se trouvait ainsi dotée d'une compagnie capable de rivaliser avec les géants américains puisqu'en termes de chiffre d'affaires elle se situerait, avec 45 milliards de francs en 1988, au troisième rang mondial après United Airlines et American Airlines et au même niveau que British Airways. Il doit cependant être noté que si l'on raisonne en termes de passagers, avec environ 33 millions de personnes transportées, la nouvelle entité se situe au septième rang mondial.

Votre rapporteur pour avis, quant à lui, tient à rappeler que votre commission avait toujours été réservée sur le développement artificiel d'une concurrence franco-française dans le transport aérien et qu'elle était, en revanche, très favorable à la coordination développée entre Air France et Air Inter. En conséquence, il se demande si des résultats aussi efficaces que ceux escomptés n'auraient pas pu être obtenus par des procédures moins coûteuses que celles employées, au regard notamment de la vulnérabilité financière de la compagnie Air France.

b) Les incidences du regroupement

La Commission de Bruxelles a considéré que l'acquisition d'U.T.A. par Air France constituait une infraction aux règles du traité de Rome condamnant la constitution de monopoles et a engagé une procédure pouvant conduire la France devant la Cour européenne de justice.

Après huit mois de négociations, un compromis, approuvé le 30 octobre dernier, a permis d'aboutir à un accord satisfaisant les deux parties. La Commission a donné son aval à la constitution du pôle français du transport aérien mais le Gouvernement français a accepté un retrait d'Air France du capital de TAT ⁽¹⁾ (soixante appareils et deux milliards de francs de chiffre d'affaires) et une ouverture des lignes nationales et internationales desservies par les trois compagnies publiques à des transporteurs français privés qui en feront la demande.

En conséquence, du 1er mars 1991 au 1er mars 1992, huit lignes intérieures au départ de Paris, représentant 52 % du trafic, seront ouvertes à des nouveaux venus. Sur les routes internationales, pas moins de 40 dessertes sur les soixante-dix existantes seront libéralisées du 1er mars 1991 au 1er mars 1992, chacune d'entre elles représentant plus de 100.000 passagers par an.

Après avoir accordé en octobre 1990 des droits de trafic charter sur le monde entier à des transporteurs comme Air Liberté, Euralair et Minerve, le Gouvernement pourrait, ainsi, être amené à leur donner des droits de trafic régulier sur un certain nombre de lignes internationales et à les introduire sur plusieurs lignes nationales.

Les contreparties accordées à Bruxelles pour la constitution du groupe Air France amènent donc la France à devancer la date du 1er juillet 1992 à compter de laquelle, en raison de la deuxième phase de libéralisation du transport aérien, chaque Etat de la CEE devra accepter plusieurs compagnies sur son territoire.

(1) Air France avait acquis 35 % du capital social de TAT (Transport aérien transrégional) durant l'été 1989. La compagnie devra avoir entièrement cédé cette participation au 1er juillet 1992.

II. - LA SITUATION DES COMPAGNIES NATIONALES

A. - AIR FRANCE

1. L'évolution du trafic : un ralentissement de la croissance

a) Les chiffres

Le nombre de passagers transportés et celui des passagers-kilomètres ont continué à progresser en 1989 mais les taux de croissance, rappelés dans le tableau ci-après, témoignent d'une évolution moins favorable que les années précédentes.

	Passagers (millions)	Passagers/km (millions)
1987	13,423 (+ 10,1 %)	31.674,6 (+ 14,5 %)
1988	14,795 (+ 11,2 %)	34.456 (+ 8,8 %)
1989	16,099 (+ 8,7 %)	36.843,9 (+ 6,3 %)

Cette évolution globalement positive recouvre des situations assez différentes selon les réseaux. On notera surtout le développement important du trafic passagers sur les réseaux Asie (+ 20,5 %), Europe (+ 9 %), Province-Europe (+ 15 %) et métropole (+ 9,3 %) tandis que les réseaux Afrique de l'Ouest et Antilles connaissent une relative stagnation, et que le réseau Méditerranée-orientale/Golfe et les vols spéciaux régressent. D'une manière générale le secteur moyen-courrier continue à progresser plus vite (+ 8,3 %) que le secteur long-courrier (+ 6,4 %).

b) La comparaison avec l'activité des compagnies étrangères

● **Les résultats contrastés de 1989**

La progression du trafic international passagers et fret, enregistrée par Air France et ses principaux concurrents européens en 1989 par rapport à 1988, s'établit de la façon suivante :

(En pourcentage.)

1989	Trafic passagers	Trafic fret
Association des compagnies européennes	+ 7,2	+ 8,4
British Airways	+ 6,7	+ 7,6
Alitalia	+13,2	+ 8,5
K.L.M.	+ 7,1	+ 6,3
Lufthansa	+ 6,1	+10,4
Swissair	+ 7,4	+ 9,1
S.A.S.	+11,4	+ 7,0
Air France	+ 8,2	+ 4,5

En 1989, la société nationale affichait une croissance supérieure à la moyenne des compagnies de l'association des compagnies européennes (A.C.E.), pour ce qui concerne le trafic passagers tout en améliorant son coefficient de remplissage (+ 0,4 point). En revanche, la progression, certes positive, qu'elle enregistrait pour le fret se révélait la moins bonne du panel de référence.

● **Un infléchissement en 1990**

Au 1er semestre 1990, la croissance de l'activité internationale d'Air France se situant à un niveau inférieur à la moyenne A.C.E., ainsi que l'établit le tableau ci-après, la compagnie a perdu des parts de marché.

(En pourcentage.)

6 mois 1990	Trafic passagers	Trafic fret
A.E.A.	+ 9,9	+ 5,0
British Airways	+11,0	+ 1,6
Alitalia	+11,0	+ 7,6
K.L.M.	+ 4,7	+ 5,2
Lufthansa	+15,8	+ 3,2
Swissair	+ 4,2	+ 6,4
S.A.S.	+12,7	+ 4,9
Air France	+ 3,2	+ 4,9

Ce résultat peu satisfaisant s'explique notamment par la forte régression de certains marchés, en particulier le Proche-Orient et l'Afrique du Nord. Par ailleurs, Air France a enregistré une baisse significative de son trafic entre la métropole et les Antilles (- 7,3 %).

2. Une dégradation accentuée des résultats financiers

a) Une baisse des bénéfices en 1989

La société Air France a dégagé, au titre de l'exercice 1989, un résultat net bénéficiaire de 685 millions de francs, à peine supérieur à la moitié de celui de 1988 (+ 1,2 milliard) alors que le chiffre d'affaires (34,8 milliards de francs) a progressé de 11,2 %.

La diminution des bénéfices dans un tel contexte d'expansion s'explique par la contraction de l'excédent brut d'exploitation imputable à la forte hausse du poste "carburant" (+ 24,3 %), au recours important à des affrètements d'appareils pour accompagner le développement du trafic (+ 42,2 %), à l'alourdissement des dépenses d'entretien et aux conséquences des mouvements sociaux.

Les médiocres résultats des produits financiers -qui n'ont pas vu se reproduire les importants dégagements de plus-values sur placements enregistrés en 1988- et l'accroissement des charges financières (805 millions de francs) contribuent également à cet infléchissement.

Il en résulte que la capacité d'autofinancement (1,9 milliard de francs) a été à peine supérieure à la moitié de celle constatée en 1988 alors que les investissements progressaient de près

de 55 % (6,6 milliards). Ceux-ci n'ont donc pu être couverts qu'à hauteur de 29,5 % par l'autofinancement (contre 66,8 % en 1988).

Pourtant, grâce à d'importantes plus-values de cession et au lancement, le 14 avril 1989, d'un emprunt perpétuel qui a procuré un montant net de 1,84 milliard de fonds propres, le ratio d'endettement a pu être amélioré et s'établit, au 31 décembre 1989, à 0,7 contre 1,1 en fin d'exercice précédent.

b) La perspective d'importants déficits en 1990

La société Air France a annoncé un déficit de 170 millions de francs au 1er semestre 1990.

Dans le contexte général de dégradation de rentabilité des compagnies aériennes, Air France a connu des difficultés spécifiques en raison de ses mauvaises performances sur les Antilles et l'Afrique du Nord qui représentent respectivement 18 % et 5 % du trafic de la compagnie. De plus elle n'a pas disposé de suffisamment d'appareils et de pilotes pour suivre l'évolution de la demande et pour compenser ses pertes de trafic sur ces destinations par des gains sur celles en phase de développement.

La très forte hausse du prix du carburéacteur qui a suivi la crise du Golfe a aggravé ces déséquilibres. Le surcoût de la facture pétrolière qui devrait en résulter pour la seule société Air France est estimé à 600 millions de francs pour les quatre derniers mois de l'année, si le prix du baril se maintient autour de 30 dollars. L'augmentation des tarifs intervenue au 1er octobre ne devrait amortir qu'environ le tiers de ce débours et, même après l'intervention de celle envisagée à la mi-décembre, il ne sera pas entièrement compensé.

Ces sombres perspectives ont amené à renforcer le plan d'adaptation lancé en juin après la constatation du déficit du premier semestre. Le conseil d'administration a décidé de bloquer les investissements au sol prévus en 1990 ainsi que les travaux immobiliers et les applications informatiques ne présentant pas un caractère indispensables. Les recrutements sont suspendus sauf pour le personnel navigant technique, les affrètements d'avions étrangers sont réduits, certaines livraisons d'appareils sont décalées et des fermetures de lignes sont étudiées ⁽¹⁾.

(1) Les décisions prises à ce propos n'ayant été connues dans toute leur ampleur qu'après l'examen de son avis budgétaire en commission, votre rapporteur les décrira dans une annexe à son rapport. Il tient, toutefois, à indiquer qu'à l'occasion de cet examen et au vu des premières informations dont elle disposait, la commission a estimé que la suppression de vols au départ de la province pouvait entraîner des risques sérieux pour un bon aménagement du territoire.

c) La nécessité d'un endettement pour financer l'investissement

Déficit inéluctable en 1990, conjoncture difficile, concurrence accrue et poids financier du règlement de l'acquisition d'U.T.A. amènent à s'interroger sur les conditions de réalisation de l'ambitieux programme de renouvellement et de développement d'une flotte vieillissante entrepris par la compagnie nationale.

De 1990 à 1993, elle prévoit de consacrer 26,5 milliards de francs à la modernisation de son parc d'appareils sur un total d'investissements de 39 milliards de francs.

En 1991, le montant des investissements programmés est évalué à 10,056 milliards de francs dont 960 millions consacrés à la poursuite de l'acquisition du capital d'U.T.A. et 6,95 milliards à l'achat des avions. Ce programme intègre des reports importants de l'exercice 1990. Il prévoit notamment la livraison de dix-sept appareils.

Les bons résultats dégagés jusqu'en 1988 et l'augmentation de fonds propres réalisée en 1989 ont permis à Air France de se désendetter. Mais la diminution de la capacité d'autofinancement enregistrée en 1989, son érosion probable en 1990 et l'augmentation considérable des besoins de financement dans les années à venir conduiront à une dégradation de la situation financière. Ces besoins devraient être couverts par l'emprunt à hauteur de 31 % en 1990 et à hauteur de 27 % en 1991. Déjà, les tableaux de financement fournis par la société affichent une augmentation des dettes financières de 4,08 milliards de francs en 1990 et 3,2 milliards en 1991.

On peut donc légitimement se demander si l'entreprise publique disposera des moyens de réaliser toutes ses ambitions sans un retour rapide à la rentabilité et aux bénéfices.

Il doit toutefois être noté qu'elle prévoit de couvrir le solde de ses besoins de financement par augmentation des fonds propres et quasi fonds propres à hauteur de 12 % en 1990 et de 13 % en 1991.

De ce point de vue, il importerait à votre Commission de savoir si le Gouvernement envisage d'apporter une dotation en capital à l'entreprise ou si, par un parallélisme rigoureux avec la nationalisation innommée d'U.T.A., il prévoit de permettre la vente d'actions d'Air France à des intérêts privés.

B. AIR INTER

1. Le trafic assuré par la compagnie

a) Les excellents résultats de 1989

En 1989, Air Inter a acheminé 15,68 millions de voyageurs, soit près de deux millions de passagers de plus que l'année précédente. Elle a ainsi assuré les trois quarts du marché français des transports aériens intérieurs, ce qui représente environ 25 % du total des trafics domestiques de la Communauté. Cet excellent résultat, qui s'accompagne d'une amélioration du coefficient de remplissage (70,3 % contre 68,6 % en 1988), traduit une progression de 14,1 % du trafic réalisé, ce qui représente un quasi doublement du taux de croissance, déjà satisfaisant, enregistré en 1988. Avec un total de 6,20 millions de voyageurs, les vols les plus fréquentés de la compagnie sont toujours ceux au départ de Paris et à destination de Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nice.

Les performances pour le fret sont tout aussi satisfaisantes puisqu'Air Inter a transporté 75.160 tonnes en 1989, soit une augmentation de 11,3 % par rapport à 1988 (67.500 tonnes). Ce résultat a pu être atteint grâce au bon démarrage des vols cargo de nuit -exploités par la filiale Inter Ciel Service- en hausse de 45 % par rapport à 1988, et à la poursuite du développement du trafic sur les vols mixtes de jour (+ 4,8 %).

b) Des perspectives moins exceptionnelles pour 1990

Au premier semestre 1990, 8,20 millions de voyageurs ont été transportés par Air Inter, soit une croissance de 6,7 % par rapport à la même période de 1989. Sans les grèves qui, selon la compagnie, ont interdit la vente d'environ 140.000 billets, la progression aurait pu être de 7,8 % et être conforme aux prévisions.

Sur la même période, 36.100 tonnes de fret ont été transportées, soit une baisse de l'ordre de 1 % par rapport au premier semestre de 1989. Cette baisse paraît imputable à la modification du programme des vols cargo de nuit.

2. Les effets de la concurrence du T.G.V.

Les lignes les plus exposées à la concurrence du transport ferroviaire à grande vitesse ont connu, en 1989, une évolution en deçà de la moyenne de la compagnie.

Il s'agit avant tout des lignes Paris-Lyon, Paris-Grenoble et Paris-Saint-Etienne qui ont à relever le défi du T.G.V. Sud-Est, et des lignes Paris-Nantes et Paris-Rennes confrontées au T.G.V. Atlantique.

Sur ces trois premières lignes, la hausse du trafic a cependant été significative : le nombre de passagers transportés a augmenté en moyenne de 10,7 % par rapport à 1988. En revanche, après la mise en service du T.G.V. Atlantique, la perte de trafic enregistrée par la compagnie Air Inter sur le réseau Ouest a été significative : pour les neuf premiers mois d'exploitation (octobre 1989 à juin 1990), le nombre de passagers a diminué d'environ 25 % pour Paris-Nantes et 21 % sur Paris-Rennes, par rapport aux neuf mois correspondants de 1988/1989.

Confrontée à cette concurrence du T.G.V. Atlantique, Air Inter privilégie l'objectif d'un nombre élevé de vols en opérant toutefois des délestages pour ceux dont le coefficient de remplissage est insuffisant. La compagnie devrait poursuivre cette politique pour faire face aux effets de la continuation de la ligne du T.G.V. Atlantique, vers Bordeaux, via Tours, cette nouvelle desserte ayant été ouverte en septembre 1990.

3. Un déclin des résultats financiers

Malgré une croissance continue du chiffre d'affaires, les bénéfices de l'entreprise ont diminué en 1989 et ont été remplacés par un déficit au premier semestre 1990.

En 1989, le chiffre d'affaires hors taxes a été de 8,64 milliards de francs, en progression de 17,2 % par rapport à 1988. Mais, en s'établissant à 116,7 millions au lieu de 148,1 millions en 1988, le résultat net diminue de 21,2 %, ceci malgré une hausse des tarifs de 1,5 % au 1er juin 1989. Sur les quatre dernières années, les tarifs d'Air Inter avaient diminué de 11,2 % en francs constants.

La participation et l'intéressement des salariés se sont élevés, au titre de l'année 1989, à 60,6 millions de francs contre 81,8 millions de francs en 1988. Cependant, la marge brute

d'autofinancement est passée de 804 millions de francs en 1988 à 1,08 milliard de francs en 1989. Elle représente en 1989 12,6 % du chiffre d'affaires hors taxes, contre 10,9 % en 1988.

Au premier semestre 1990, Air Inter a réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de 4,69 milliards en hausse de 12 % au regard de celui des six premiers mois de 1989 mais le résultat d'exploitation traduit une perte de 19,3 millions de francs au lieu d'un bénéfice de 174 millions pour la même période de l'année précédente. On peut, certes, noter le bon maintien du niveau de la marge brute d'autofinancement à 11 % du chiffre d'affaires en 1990 comparé aux 12,1 % de 1989. Il n'en demeure pas moins que, tout comme pour les autres compagnies aériennes, la hausse des prix du carburant survenue à compter du mois d'août devrait creuser les pertes de l'exercice sans que la hausse de 2,5 % des tarifs intervenue au 1er octobre puisse l'éviter.

Pour ce qui concerne les chiffres déjà connus il convient de souligner que même s'ils n'expliquent pas tout, les mouvements sociaux ayant affecté ces derniers temps l'activité de l'entreprise ont, vraisemblablement, joué un rôle dans son affaiblissement financier. En 1989, Air Inter estime à 3,4 millions le coût des arrêts de travail de son personnel navigant technique et à 8,3 millions de francs celui des grèves de mars et avril menées, en Corse, dans la fonction publique.

Pour 1990, les pertes que lui ont causé, en avril-mai, les débrayages des aiguilleurs du ciel sont évaluées à 22,5 millions de francs et celles résultant des grèves de ses pilotes au premier semestre à 19,4 millions, le coût des grèves de l'ensemble de son personnel en juillet-août étant chiffré à 35,6 millions.

Indépendamment de ces mouvements sociaux et d'une conjoncture morose -il ne faut pas oublier que les charges résultant de la variation des prix du carburant avaient déjà augmenté de 12,7 % en 1989- cette dégradation des bénéfices trouve aussi son origine dans l'important effort de financement que consent Air Inter pour renouveler et accroître sa flotte.

En 1990, quatre Airbus A 300 et quatre Airbus A 320 lui ont été ou vont lui être livrés. Pour 1991, elle a passé commande ferme de quatorze Airbus A 320.

Pour la période janvier 1992-septembre 1996, elle a réservé ferme six Airbus A 320 et sept Airbus A 321. En vertu de cet échéancier, aucun avion de la compagnie ne devrait avoir plus de cinq ans d'âge en 1994. De ce fait, on estime que, à la fin du programme de renouvellement, la consommation unitaire au passager transporté, tombera de 5,2 à 3,6 litres pour cent kilomètres "d'équivalent route".

D'ici à 1996 la compagnie devra cependant trouver vingt milliards pour payer ces appareils.

Pourtant, à l'analyse, Air Inter semble rester la société connaissant la meilleure situation financière de l'ensemble du nouveau groupe constituée autour d'Air France.

C. - L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS (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 :

TRAFIC POUR L'ANNÉE 1989 ET PREMIER SEMESTRE 1990

Secteurs (Avions + Cargos)	Nombre de passagers	Passagers/km (en millions)	Fret (en millions de tonnes/km)	Charge totale (1) transportée (en millions de tonnes/km)
<i>Afrique.</i>				
Année 1989	494 219	2 470 391	345 464	574 432
Premier semestre 1990	242 062	1 199 292	172 350	284 362
<i>Extrême-Orient.</i>				
Année 1989	147 948	1 661 146	90 425	250 741
Premier semestre 1990	81 819	890 006	58 253	145 881
<i>Transpacifique.</i>				
Année 1989	66 963	457 372	9 021	52 760
Premier semestre 1990	30 617	209 867	4 104	24 497
<i>Transpacifique Sud.</i>				
Année 1989	46 548	175 697	8 632	24 629
Premier semestre 1990	20 627	73 570	3 460	10 198
<i>Nouméa/Tokyo.</i>				
Année 1989	46 393	322 745	6 888	36 417
Premier semestre 1990	22 564	157 439	4 149	18 481
<i>Transatlantique.</i>				
Année 1989	60 372	525 383	77 274	127 835
Premier semestre 1990	50 325	381 308	45 384	81 628
<i>Total compagnie.</i>				
Année 1989	862 443	5 612 734	537 704	1 066 814
Premier semestre 1990	448 014	2 911 482	287 700	565 047

(1) 1 passager transporté = 90 kilogrammes.

En 1989, tous les indicateurs traduisent une progression du total des différentes formes de trafic réalisées par la compagnie.

Le nombre de passagers a augmenté de 3,26 % au total. Cette variation, globalement positive, recouvre toutefois des évolutions contrastées : + 16,8 % sur le Pacifique Sud, + 7,3 % sur Nouméa-Tokyo mais - 13,6 % pour le secteur Transpacifique.

Pour le fret, la hausse générale de 5,53 % résulte uniquement de l'amélioration des transits vers la zone Extrême-Orient (+ 13,63 %), et Transatlantique (56,62 %), toutes les autres affichant une baisse parfois sensible (- 25,5 %) sur le Transpacifique Sud.

Au premier semestre 1990, la tendance reste orientée favorablement tant pour le transport des passagers (+ 8,5 %) que pour celui du fret (+ 5,53 %). Dans les deux domaines, toutes les destinations, sans aucune exception, connaissent une progression de trafic par rapport aux six premiers mois de 1989.

2. Les transformations en cours

a) Les orientations décidées après le regroupement autour d'Air France

Après la prise de contrôle d'U.T.A. par Air France, plusieurs mesures ont été prises pour rationaliser les moyens de fonctionnement.

Sur le plan commercial, la desserte des Antilles et de la Réunion assurée par Air France et Aéro-maritime -acquis à l'occasion de l'achat d'U.T.A.- a été coordonnée : vente de billets d'Aéro-maritime par le réseau Air France et utilisation, pour certains tarifs, de l'un ou l'autre transporteur au cours du même voyage. Parallèlement, la représentation des compagnies françaises aux Etats-Unis a été simplifiée, Air France assurant celle d'U.T.A. sur tout le territoire depuis le 1er septembre 1990.

Par ailleurs, une négociation unique pour la fourniture des carburants sur les plateformes de Paris et Tokyo a permis de réaliser une économie d'échelle de cinq millions de francs par an. De même, les avantageuses conditions d'assurance et d'accès au marché financier dont bénéficie Air France sont progressivement étendues à U.T.A.

D'autres mesures sont à l'étude, concernant par exemple les domaines de l'entretien des appareils, de la composition de la flotte, des moyens informatiques, des ressources immobilières mais

l'importance et la complexité des projets n'ont pas encore permis de les mettre en œuvre.

b) L'évolution de la flotte

Au 1er juillet 1990, la compagnie U.T.A. exploitait treize appareils dont quatre Boeing 747-300, deux Boeing 747-200 - y compris un cargo-, un Boeing 747-400 et six DC - 10/30.

A la même date, l'entreprise avait passé commande de deux Boeing 747-400 (livrables en 1991 et 1993), d'un cargo 747-200 (livrable avant la fin 1990) et de six Airbus 340-300 (deux livraisons en 1992, quatre en 1993). S'y ajoutent deux options sur Boeing 747-400 à l'horizon 1994-1995 et douze options sur Airbus A 340-300 pour les années 1994 à 1998.

Il n'est prévu aucun déclassement d'appareil jusqu'en 1992, date de livraison des deux premiers A 340 qui remplaceront progressivement les DC 10/30. Le Boeing 747-200 livrable en fin 1990 et les Boeing 747-400 livrables en 1991 et 1993 sont destinés à assurer les moyens de la croissance de la compagnie.

3. Des pertes financières dues à de difficiles conditions d'exploitation

a) Un exercice 1989 perturbé

En 1989, U.T.A. a connu une année difficile en raison, d'une part, de l'accident tragique d'un DC 10 au-dessus du désert du Ténére et d'autre part, des grèves du personnel navigant technique qui se sont échelonnées sur plus de six mois, le coût de ces mouvements sociaux étant estimé à 400 millions de francs. En outre, un retard dans la livraison du premier Boeing 747-400 a contraint à différer de six mois l'ouverture d'une quatrième desserte de l'Extrême Orient.

Aussi, malgré une progression de 2,8 % du chiffre d'affaires (6,8 milliards de francs), la compagnie a terminé l'exercice avec une perte de 134,2 millions de francs.

Outre les perturbations mentionnées précédemment, le coût du démarrage d'Aéromaritime International sur le long-courrier, les frais de lancement de nouvelles lignes et le succès mitigé d'une politique de tarifs promotionnels (challenge et superchallenge) ont pesé sur les résultats d'exploitation.

b) Des perspectives assombries pour 1990

Au premier semestre, Aéro-maritime International, la filiale charter de la compagnie a connu une évolution très favorable avec une progression de 24 % des recettes.

Le résultat net d'U.T.A. fin 1990 était initialement prévu en amélioration par rapport à celui de 1989. La crise du Golfe Persique et le renchérissement substantiel du prix des carburants qui en est résulté devraient, cependant, avoir des conséquences défavorables pour l'entreprise comme pour les autres compagnies aériennes.

D. - LES COMPAGNIES REGIONALES

Hormis la compagnie Corse Méditerranée récemment créée à l'instigation des élus de l'île-, dix-neuf sociétés (contre 16 au 31 décembre 1988) exploitent au 30 juin 1990 des lignes régulières à vocation locale et desservent environ 70 villes sur le territoire national et une cinquantaine à l'étranger. Leur activité concerne 186 lignes régulières (36 radiales et 148 transversales).

En 1989, ces compagnies ont transporté environ 3 millions de passagers (contre 2,6 en 1988), dont 1,36 (contre 1,29 million en 1988) sur leurs propres lignes et 1,64 million pour le compte des compagnies Air France et Air Inter. Les prestations ont été effectuées au moyen de 172 appareils d'une capacité variant de 5 sièges à 100 sièges.

Le chiffre d'affaires global de ces sociétés s'est établi, en 1989, à 2,3 milliards de francs en progression de 13 % par rapport à 1988.

La compagnie T.A.T. (Transport Aérien Transrégional) reste l'entreprise la plus importante de la branche avec 1.420 salariés (sur 3.500 pour l'ensemble), 37 avions des transporteurs régionaux et 1,7 million de passagers transportés sur 75 lignes.

En 1991, la croissance devrait une nouvelle fois favoriser les compagnies régionales eu égard au nombre important de lignes régulières ouvertes en 1989 et au premier semestre 1990.

Surtout, en raison de l'accord passé entre la France et la Commission de Bruxelles sur le regroupement des trois grandes compagnies françaises, l'ouverture à la concurrence des lignes intérieures les plus fréquentées actuellement desservies par Air France et Air Inter devrait leur être tout particulièrement propice. D'autant plus que dans la perspective de la préparation du marché unique il n'est pas impossible que l'on assiste au développement d'alliances croisées entre ces transporteurs ou entre ceux-ci et d'autres compagnies communautaires, ce qui conforterait leur assise financière et leur potentiel de développement.

A ce sujet, votre commission apprécierait de connaître les critères qui présideront à l'attribution, par l'administration, des droits de trafic nouvellement ouverts à la concurrence sur les lignes intérieures et internationales.

CHAPITRE II

L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE ET AERONAUTIQUE

I. - AEROPORTS DE PARIS

A. - DES RESULTATS TRES POSITIFS

1. Le trafic : une appréciation favorable à nuancer

a) La poursuite d'une croissance considérable du trafic de passagers

Les plateformes parisiennes ont accueilli en 1989, près de 45 millions de passagers commerciaux, soit 10 % de plus qu'en 1988 et une augmentation de 8,5 millions de personnes en trois ans. La tendance ne semble d'ailleurs guère s'infléchir en 1990 puisque pour les cinq premiers mois de l'année, la progression atteint 7,1 % par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Dans le total des personnes débarquant chaque année dans un aéroport parisien, plus du tiers (16,9 millions en 1989) ont voyagé sur une ligne intérieure (hors DOM-TOM).

Le trafic se partage presque à égalité entre Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle (24 millions de passagers à Orly et 20,6 millions à Roissy en 1990), Orly dominant quelque peu. Néanmoins, même si la vocation internationale de l'aéroport du Sud parisien devrait être confirmée, il est prévu une inversion du partage des flux à compter de 1991 (25,1 millions de voyageurs à Charles-de-Gaulle contre 25 millions à Orly).

b) Une moindre progression du trafic de fret

Le fret acheminé en 1989, via les aéroports de Paris, a connu une évolution positive qui est rappelée dans le tableau suivant :

TRAFIC FRET DES AÉROPORTS DE PARIS

Aéroports	1988	1989	Variations (en %)
Charles de Gaulle	575 502	584 647	1,6
Orly	236 152	248 097	5,1
Total	811 654	832 744	2,6

Ce taux de croissance global est toutefois plus de deux fois inférieur à celui enregistré en 1988 et on constate une diminution des volumes de marchandises acheminées par les court et moyen-courriers des lignes internationales.

Cependant, les premiers résultats pour 1990 sont plus encourageants puisque, pour les cinq premiers mois de l'année, 364.000 tonnes ont été traitées, soit une progression de 6,2 % plus forte que celle affichée pour la même période à Francfort (+ 3,3 %) et à Londres (+ 3,1 %) quoique ces plateformes accueillent des volumes nettement supérieurs (respectivement 454.000 et 364.000 tonnes).

2. Une excellente situation financière

Le résultat d'exploitation, après impôt, de l'entreprise s'élève, en 1989, à 276,8 millions de francs contre 508 millions en 1988, soit une diminution de 45,5 %.

Néanmoins les résultats 1988 et 1989 grevés d'opérations exceptionnelles nécessitent une correction pour faire apparaître la réalité des opérations courantes. Ces résultats corrigés seraient :

- de 495 millions de francs en 1989, si l'on exclut la provision exceptionnelle de 255,4 millions de francs constituée suite à la notification d'un redressement fiscal ;

• de 383 millions de francs en 1988, si l'on exclut la cession-bail des deux bâtiments sur l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Aussi, hors charges et profits exceptionnels, les résultats de l'entreprise reflètent correctement les fortes progressions de trafic qu'elle a connues et traduisent une situation d'autant plus florissante que le poids de la dette diminue d'année en année.

La dette qui atteignait 3,54 milliards de francs en 1984 a, en effet, été réduite à 2,95 milliards en 1989, le ratio des dettes à long et moyen terme sur le chiffre d'affaires passant de 0,98 en 1985 à 0,90 en 1987 et à 0,64 en 1989.

En 1990, le résultat après impôt devrait être de 550 millions de francs (+ 11,1 % hors charges exceptionnelles) et la capacité d'autofinancement de l'ordre d'un milliard. Le besoin de financement par recours à emprunt serait de 885 millions de francs, ce qui, compte tenu de 544 millions des remboursements de prêts antérieurs, conduirait à un endettement en fin d'exercice de l'ordre de 3,3 milliards pour un chiffre d'affaires estimé à 5 milliards.

Votre commission a, certes, constaté la situation florissante d'Aéroports de Paris mais elle n'en a que plus vivement déploré la qualité très insuffisante de l'accueil et du traitement de la clientèle par cette entreprise. Ce manque de prévenance envers les voyageurs se traduit notamment par des attentes importantes, d'une part, à l'embarquement -ce qui, par un phénomène d'accumulation, est une des causes, à certaines heures, des encombrements au décollage- et, d'autre part, à l'arrivée des vols ce qui, parfois, sur les lignes intérieures aboutit à des séjours aéroportuaires deux fois plus longs que le vol lui-même.

Votre commission a, en conséquence, insisté sur l'impératif d'un indispensable effort commercial d'Aéroports de Paris envers sa clientèle. Votre rapporteur pour avis tient, tout particulièrement, à attirer l'attention du Gouvernement sur ces défaillances qui, si elles n'étaient pas rapidement corrigées, seraient de nature à causer de graves atteintes à l'image de marque internationale des plateformes parisiennes.

B. - LES PERSPECTIVES D'AMELIORATION DE L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE PARISIENNE

1. Les programmes d'investissements

Le choix des programmes d'investissements découle directement des orientations arrêtées par Aéroports de Paris dans son plan 1990-1994 pour faire face aux transformations induites par l'échéance du marché unique européen de 1993 et par l'évolution générale du transport aérien.

Ce plan fixe comme objectif d'organiser la place aéroportuaire de Paris de manière à pouvoir lui permettre d'occuper une place centrale en Europe. Il suppose, notamment, de conforter l'image internationale d'Orly et de constituer autour de Roissy - Charles-de-Gaulle une grande plaque tournante du transport européen. Celle-ci rapprocherait entre eux le plus grand nombre de vols long-courriers et de dessertes aériennes et terrestres (T.G.V. et autoroutes) d'aéroports et de villes. Cette ambition -pour la réalisation de laquelle Roissy ne manque pas d'atouts : position centrale dans le Nord de la Communauté, vastes réserves foncières, etc...- impose de réaliser, au fur et à mesure, les indispensables investissements de capacité, d'accroître les moyens d'écoulement du trafic, d'améliorer la qualité des accès aux aéroports et celle -encore très insatisfaisante- des services offerts à la clientèle.

Les programmes d'investissements retenus pour les années 1989, 1990 et 1991 se décomposent comme suit :

Affectations	1989	1990	1991
I. - Charles-de-Gaulle	430	860	1 398
II. - Orly	301	354	583
IV. - Aéroports d'aviation de voyage	19	16,7	23
V. - Aéroports d'aviation légère	21,4	3,3	4
VI. - Opérations communes	89	93	89
VII. - Frais d'études et de surveillance	134,1	141	200
VIII. - Prêts et avances	5,5	9	10
Total	1 000	1 477	2 367 (1)

(1) Soumis à l'autorisation du Conseil du F.D.E.S. à l'automne 1990.

Pour 1991, les principales opérations porteront, en particulier sur :

- l'achèvement de la construction des troisième et quatrième terminaux (C et D) de Charles-de-Gaulle 2 qui seront respectivement mis en service en 1991 et en 1992 ;

- l'engagement des travaux de la troisième aérogare de Charles-de-Gaulle et du quatrième hall d'Orly-Ouest ; la mise en service du premier module de cette nouvelle aérogare bâtie dans le prolongement Est de CDG 2 devrait intervenir en 1995 ;

- les premiers travaux d'édification de la gare T.G.V. et de la nouvelle gare du R.E.R. -située à l'extrémité de la ligne B prolongée jusqu'aux aérogares n^{os} 2 et 3- à Roissy en vue d'une ouverture en 1994.

Ainsi la capacité totale d'accueil des Aéroports de Paris sera portée à 61 millions de passagers en 1995 pour 58,3 millions prévus.

2. L'amélioration de la desserte des aéroports parisiens

a) La desserte par les transports en commun : V.A.L. et T.G.V.

- La liaison avec Orly par le V.A.L.

Décidée par le syndicat des transports parisiens en décembre 1987, la liaison entre Paris et Orly par un système V.A.L. (Véhicule Automatique Léger), fabriqué par Matra-Transports, devrait être opérationnelle à la fin de 1991 avec plusieurs mois d'avance sur le programme initial.

La solution de haute technologie qui a été retenue consiste à mettre en place une ligne de métro sans conducteur, de la station de R.E.R. d'Antony jusqu'à l'aéroport d'Orly. Ce métro de capacité réduite - 102 places par rame dont 60 assises en charge normale ; 150 places dont 40 assises en charge exceptionnelle - est piloté automatiquement par un poste central de commande qui permet une très forte densité d'exploitation (intervalle minimum entre deux rames : 90 secondes).

Connecté à la ligne B du R.E.R. mais circulant sur un réseau spécifique, le V.A.L. va mettre Orly à la porte de Paris : trente minutes du coeur de la capitale à l'aéroport sans crainte des embouteillages.

Le projet, qui nécessite 1,75 milliard de francs d'investissements, s'inscrit dans le cadre d'un financement totalement privé, réalisé par les prêteurs (pour 1,45 milliard) et les actionnaires (pour 300 millions) de la société Orlyval. Cette société a la responsabilité de toutes les opérations techniques, industrielles, financières ou commerciales concernant l'étude, la réalisation et l'exploitation de la desserte d'Orly par le V.A.L.

La modernité du mode de transport choisi est telle que, une fois mis en service, le V.A.L. d'Orly permettra à une équipe d'exploitation limitée à 62 personnes d'assurer le transport de 4,2 millions de passagers par an.

Votre rapporteur ne peut que se féliciter de cette réalisation en faveur de laquelle il avait longtemps plaidé et qui se concrétise dans des conditions financières particulièrement satisfaisantes.

● L'arrivée du T.G.V. à Roissy-Charles-de-Gaulle

La réalisation d'une ligne nouvelle d'interconnexion contournant Paris par l'Est, reliant les T.G.V. Sud-Est, Atlantique et Nord, tout en desservant l'aéroport Charles-de-Gaulle, a été arrêtée par le Gouvernement en octobre 1987.

La gare principale de correspondance et d'interconnexion des T.G.V. sera installée à Roissy entre les aérogares 2 et 3. Elle comportera 6 voies et la localisation des quais permettra un accès à pied à l'aérogare 2. Simultanément, la ligne B du R.E.R. sera prolongée jusqu'à la nouvelle gare, les quais à l'arrivée étant implantés parallèlement et au même niveau que ceux du T.G.V.

Les premiers travaux de construction des gares T.G.V. et R.E.R. devraient être entrepris l'année prochaine pour une mise en service en 1994, le montant de l'investissement à réaliser sur le site de l'aéroport étant évalué à 1,8 milliard de francs.

Votre rapporteur pour avis approuve cette orientation qui lui apparaît indispensable à la mise en valeur de l'extraordinaire atout que représente le T.G.V. pour promouvoir la France au centre du système de transport européen de demain. Les synergies entre les différents modes de déplacement et surtout la rapidité des liaisons entre les aéroports régionaux et étrangers et les aéroports parisiens lui paraissent devoir être développées prioritairement. C'est en effet, dans un système permettant une gestion souple et efficace des charges

des différentes infrastructures aéroportuaires que lui paraît se trouver une solution au problème des encombrements aériens.

b) La desserte autoroutière

L'accès routier aux aéroports, notamment depuis Paris, reste encore un des principaux handicaps aux ambitions européennes de la France en matière de transports aériens. En effet, pour aller à Roissy, 25 % seulement des passagers optent pour les transports en commun.

Ainsi, les dessertes internationales ont généré un trafic routier incessant -175.000 voitures par jour sur l'A1 ; 130.000 sur l'A3- et il existe une discordance entre la rapidité de son développement et la lenteur de l'amélioration des infrastructures.

Certes l'ouverture, le 3 octobre dernier, du tronçon de l'autoroute A86 située sur la commune de Thiais permet désormais une liaison directe entre l'autoroute du Sud (A1) et l'autoroute du Nord (A6) qui permet de se rendre d'Orly à Roissy sans passer par Paris ou par son périphérique encombré.

Cependant, cette évolution est encore loin d'être suffisante. Le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Ile-de-France dans le cadre du Xème Plan a prévu un certain nombre d'investissements -pour un montant total de 520 millions de francs- afin d'assurer une meilleure circulation sur les voies rapides desservant le site aéroportuaire de Roissy.

Aussi, votre commission souhaiterait tout particulièrement être informée en détail de l'état d'avancement de ces projets et des améliorations concrètes qui résulteront, pour Roissy-Charles-de-Gaulle, de leur réalisation.

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

A. - UNE CROISSANCE SOUTENUE DE L'ACTIVITE

1. Les aérodromes métropolitains

Les aérodromes de province profitent, eux aussi, du développement du trafic aérien. Ils ont accueilli, en 1989, plus de 30 millions de passagers ce qui traduit une progression de près de 11 % et confirme la tendance à l'accroissement de leurs activités, régulièrement constatée au cours des trois dernières années.

Neuf aérodromes provinciaux reçoivent désormais plus d'un million de personnes par an puisqu'avec une croissance de 20,4 %, Montpellier a franchi ce seuil. Seul, d'ailleurs, le site de Lille avec un peu moins de 800.000 voyageurs, connaît une évolution encore plus impressionnante (+ 24,1 %).

Toutefois, en dépit de fortes hausses du trafic fret (+10 %), les plateformes de province jouent encore un rôle mineur dans ce secteur. Elles n'assurent environ que 14 % du fret aérien métropolitain, étant observé que cette part a légèrement progressé en 1989.

2. Les plateformes d'outre-mer

Pour ce qui concerne les passagers, les aérodromes des départements d'outre-mer ont enregistré un léger tassement de la progression de leurs activités (+ 7,4 % en 1989 contre environ + 13 % en moyenne en 1988), alors que ceux des territoires d'outre-mer semblent connaître l'amorce d'une nouvelle reprise (+ 5 % en 1989) à la suite des évolutions négatives enregistrées l'année précédente. Au total, le trafic voyageur sur l'ensemble de ces destinations augmente de 6,8 %.

Par ailleurs, les aérodromes d'outre-mer enregistrent, après la stagnation de 1988, une bonne progression (+ 14,6 %) du trafic fret, seule Tahiti continuant à connaître une régression.

B. - LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES

Les principales opérations programmées dans les aéroports de province les plus importants concernent notamment :

- Bordeaux : construction d'une nouvelle aérogare de fret ;
- Montpellier : extension de l'aérogare qui passera de 4.500 m² à 14.500 m² ;
- Nantes : pour faire face à la concurrence du T.G.V., l'aéroport investit 100 millions de francs dans des travaux de réaménagement et d'extension des installations.

En outre, les projets de développement concernant Nice, Marseille et Lyon, déjà décrits par votre commission dans son rapport de l'an dernier, sont en voie de réalisation.

III. - LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

En cette fin d'année 1990 la situation que connaît l'industrie aéronautique nationale peut apparaître contrastée en raison, d'une part, d'un bilan d'activité jusqu'ici satisfaisant et, d'autre part, de perspectives préoccupantes consécutives à la dégradation de la situation financière des compagnies aériennes.

A. - UN BILAN SATISFAISANT

1. Les programmes aéronautiques

Avec le développement d'une croissance soutenue du trafic mondial depuis 1983, les commandes des compagnies aériennes ont considérablement progressé au point de battre un premier record, en 1988, avec plus de 1.000 avions à réaction de plus de 100 places

commandés dans le monde et de pulvériser ce record l'année suivante avec près de 1.800 appareils.

L'exercice 1990 devrait encore être très satisfaisant avec environ 1.000 ordres d'achat, ce qui excède la production prévue pour l'année. Aussi, le carnet de commande des avionneurs atteint un niveau inégalé. Les constructeurs mondiaux ont, toutefois, augmenté leurs cadences de production sans répercuter systématiquement les crêtes enregistrées au niveau des commandes, préférant ainsi maintenir leur plan de charge pour plusieurs années.

a) Le déroulement des programmes Airbus

Dans ce contexte extrêmement favorable Airbus Industrie enregistre des résultats remarquables -405 commandes en 1989- tant en ce qui concerne les gros porteurs que les avions à fuselage étroit.

Le tableau ci-dessous indique le total des commandes fermes enregistrées, au 1er juillet 1990, pour chaque version d'appareil.

A 300	A 300-600	A 310-200	A 310-300	A 320	A 330	A 340	Total
248	154	85	165	564	121	86	1 423

Par ailleurs, à la même date, les options signées ayant fait l'objet de versements pour réserver les positions de livraison s'établissent comme suit :

A 300-600	A 310-300	A 320	A 330	A 340	Total
26	47	202	89	67	431

Ainsi, à la fin du premier semestre 1990, 75 clients différents avaient au total passé commande ferme de 642 biréacteurs gros porteurs A 300 et A 310 et un peu plus de 500 - dont 174 A 310 - avaient été livrés.

Par ailleurs, au 4 octobre 1990, suite au contrat signé avec Swissair, l'Airbus A 320 petit biréacteur de moyen rayon d'action -de 3.700 à 6.000 km et de 140 à 180 sièges selon les versions- qui, en 1984, avait révolutionné l'aviation commerciale par l'introduction de

commandes de vols entièrement électroniques a, avec 650 commandes enregistrées, atteint son seuil d'équilibre financier.

Le franchissement de ce cap de la rentabilité six ans et demi après l'engagement du projet a été effectué à un rythme sans précédent et constitue selon Airbus "un signe prometteur de la prospérité future du programme".

Le conseil de surveillance d'Airbus Industrie a lancé le 24 novembre 1989 une version dérivée, à capacité augmentée, de l'A 320 dénommée A 321. Cette version comptabilisait déjà, au 19 octobre 1990, 137 commandes fermes. Cependant, suite à une décision prise en mars 1990 par la société européenne, l'A 321 sera assemblé à Hambourg bien que les bâtiments construits à Toulouse pour le montage de l'A 320 aient été conçus pour assurer également celui de l'A 321. Aérospatiale doit, toutefois, recevoir une compensation financière pour la sous-utilisation de ces installations.

En revanche, la nouvelle gamme constituée par les A 330 (biréacteur long courrier de 300 places) et les A 340 (quadriréacteur très long courrier de 250 places environ) -déjà commandés fermes à 217 exemplaires (en octobre 1990) par 23 compagnies aériennes- sortira de l'usine de l'Aérospatiale à Colomiers près de Toulouse. Lancé en 1987, ce programme prévoit l'entrée en service de l'A 340 fin 1990 et celle de l'A 330 un an plus tard.

Pour le futur proche, le plan de production d'Airbus Industrie est résumé dans le tableau suivant :

	1990	1991	1992
A 310-300	19	25	24
A 300-600	21	25	24
A 320	60	120	110
A 340			12
Total	100	170	170

Selon le bulletin mensuel d'Airbus Industries publié à la fin du mois d'octobre, le consortium européen devrait être bénéficiaire en 1990.

b) Le succès commercial de l'A.T.R. 42

Lancée le 4 novembre 1981, la coopération entre l'Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia réalisée au sein du G.I.E. "Avions de Transport Régional" (A.T.R.) a permis la construction en commun d'un avion de transport régional biturbopropulseur d'une capacité comprise entre 42 et 43 passagers : l'A.T.R. 42. Opérationnel depuis 1985, cet appareil a fait l'objet d'une version allongée : l'A.T.R. 72 -72 places, premier vol en 1988-. Suite au contrat portant sur la fourniture de 100 appareils au groupe américain American Eagle, les deux versions totalisaient au 22 août 1990, 391 commandes et 146 options passées par plus de 50 compagnies implantées sur les cinq continents. De ce fait, la société franco-italienne occupe actuellement la première place du marché mondial des avions de 30 à 70 places.

La cadence de production, toutes versions confondues, devrait prochainement atteindre 8 avions par mois.

c) Des projets ambitieux

Le groupement A.T.R. envisage le lancement d'un avion de 100 places pour lequel le succès du Fokker F 100 - déjà commandé à plus de 200 exemplaires - démontre l'existence d'une forte demande des transporteurs régionaux, notamment aux Etats-Unis. Le programme pourrait être engagé avec le constructeur espagnol Casa et, éventuellement, avec d'autres partenaires allemands ou asiatiques. Le coût de développement d'un tel appareil était estimé, en début d'année, à 3 milliards de francs. Par ailleurs, A.T.R. prévoit un investissement de 150 millions de francs pour la remotorisation de l'A.T.R. 72 et envisage une version allongée de cet avion pouvant offrir 82 sièges.

Par ailleurs, British Aerospace et Aérospatiale ont signé, en mai 1990, un accord sur l'étude d'un avion supersonique de nouvelle génération qui pourrait succéder à Concorde dont le déclassement devrait intervenir dans les premières années de la prochaine décennie. Cette étude porte sur l'analyse du marché potentiel, la définition technique de l'appareil, sa motorisation et les aspects liés à l'environnement. Les deux avionneurs prévoient de consacrer 200 millions de francs à cette prospection, commerciale et technique.

Selon Aérospatiale, ce successeur de Concorde pourrait transporter 200 passagers sur 12.000 kilomètres à une vitesse

légèrement supérieure à celle de Concorde qui lui, transporte 100 passagers jusqu'à 6.200 kilomètres. Il couvrirait le trajet Paris-Tokyo en six heures environ. Son coût de développement, y compris celui du moteur, est évalué à 60 milliards de francs sur dix ans, contre une dizaine de milliards et cinq ans pour un nouvel avion subsonique.

Dans l'hypothèse -encore incertaine- où cette étude préliminaire conduirait à une décision de construction, le calendrier, prévisionnel prévoit un lancement du programme en 1995 et une mise en service en 2005.

2. La construction de moteurs d'avion

a) Les bons résultats de la S.N.E.C.M.A.

La société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion a réalisé en 1989 un bénéfice net de 85,1 millions de francs contre une perte de 250 millions en 1988. Son chiffre d'affaires s'est établi à 13,4 milliards de francs contre 10,3 milliards l'année précédente, soit une progression supérieure à 30 %.

Les commandes civiles ont représenté 55 % de l'activité. Ce pourcentage est encore plus élevé au niveau du carnet de commandes de l'industriel - 36,3 milliards de francs, soit 3 ans de production - où il atteint 75 % (27 milliards de francs). La S.N.E.C.M.A. a tout particulièrement bénéficié de la prospérité de l'aviation civile qui lui a permis d'engager 808 commandes fermes de moteurs C.F.M. 56 en portant à 6.000 exemplaires -dont 3.600 déjà honorées- le total des commandes au 30 juin 1990.

b) L'évolution de la gamme des produits

Le chiffre d'affaires civil repose sur deux moteurs : les C.F.6 et les C.F.M. 56 tous deux fabriqués en coopération avec la société américaine Général Electric.

Les différentes versions actuelles du C.F.6 équipent les Airbus A 300-600 et A 310 ainsi que certains modèles de Boeing 747 et 767 (C.F. 6-80C) ou les Airbus A 330 (C.F. 6-80E). Celles du C.F.M. 56 sont installées sur une gamme beaucoup plus large d'avions : D.C.8, K.C. 135 ; Awacs pour le C.F.M. 56-2 ; Boeing 737-300 à 737-500 pour le C.F.M. 56-3 ; Airbus A 320 pour le C.F.M. 56-5A1 ; Airbus A 321 pour le C.F.M. 56-5B et Airbus A 340 pour le C.F.M. 56-C2.

L'objectif d'élargir la gamme des moteurs fabriqués s'est concrétisé dans un accord préliminaire avec Général Electric qui prévoit une participation, à hauteur de 25 %, pour la construction du GE 90 devant équiper le B 777, bimoteur de 350 places étudié par Boeing et susceptible d'autres installations sur des versions dérivées du B 747 et de l'A 320. Cependant, le constructeur américain a repoussé l'annonce du lancement de son futur 777 (concurrent direct de l'A 330) faute d'avoir trouvé -suite au retrait d'United Airlines- une compagnie aérienne acceptant de participer au lancement de l'appareil en passant commande sur plans.

B. - DES PERSPECTIVES PREOCCUPANTES

1. Les effets contrastés de la hausse des cours du pétrole

Le renchérissement du prix du carburant consécutif à la crise du Golfe risque, à terme, d'affecter l'industrie aéronautique car il entraîne deux incidences négatives sur le niveau de la demande. D'une part, en augmentant considérablement les coûts de fonctionnement des compagnies aériennes, il contracte le volume de leurs disponibilités financières et peut donc les contraindre à reconsidérer l'effort d'équipement qu'elles ont entrepris. D'autre part, en incitant très fortement les constructeurs à augmenter leurs prix de manière significative, elle risque de tarir l'afflux de passagers qu'a suscité la politique commerciale passée, d'amener des corrections à la baisse des prévisions relatives à l'évolution du trafic et donc de réduire les besoins en appareils qui en résultaient.

Ainsi, le groupement A.T.R., qui évaluait les besoins du marché à 3.700 nouveaux avions de 20 à 70 places pour les vingt prochaines années, estime qu'un ralentissement de 1 % par an de la croissance du trafic aboutirait à réduire de 700 unités le niveau de cette prévision et de la production qui y correspond.

Néanmoins, pour diminuer leurs dépenses de carburant, les compagnies auraient, paradoxalement, intérêt à exploiter des appareils récents équipés de moteurs économes. Ce pourrait être là une chance supplémentaire pour les A 320 et les A.T.R. mais également, il ne faut pas l'oublier, pour les derniers modèles de Boeing. La crise pourrait aussi être une opportunité intéressante pour les motoristes. La S.N.E.C.M.A. envisage de relancer les recherches sur le moteur "*propfan*" à hélices rapides, plus économe d'environ 30 %

que les réacteurs traditionnels mais aussi plus cher et dont l'étude avait été suspendue lorsque le prix du pétrole avait chuté.

Encore faut-il que les entreprises de transport aérien puissent acheter ces nouvelles productions aéronautiques. Les compagnies américaines pourraient être déficitaires d'environ un milliard de dollars en 1990. Or, sur les quelques 5.500 avions en commande -options comprises- dans le monde à la fin 1989, près de la moitié sont retenus par les compagnies américaines.

Si, en outre, la crise du Proche-Orient devait accentuer la récession déjà perceptible aux Etats-Unis, la situation des industriels français pourrait se dégrader sérieusement. Et ce, d'autant plus qu'une telle conjoncture ne pourrait qu'accentuer la baisse des cours du dollar et par conséquent leurs pertes de change puisque leurs contrats de vente sont libellés dans cette monnaie.

2. Les inquiétudes engendrées par la baisse du dollar américain

La chute du dollar demeure la principale préoccupation des avionneurs français et européens car ils voient diminuer leurs recettes, perçues dans cette devise, tandis que leurs charges calculées en monnaie nationale restent identiques ou s'accroissent.

Les fluctuations du dollar qui reste la monnaie de transaction de l'aéronautique civile ont toujours perturbé les calculs des entreprises du secteur mais des baisses prononcées et prolongées ont des conséquences financières extrêmement négatives lors de la réalisation de contrats signés à des cours élevés plusieurs années auparavant.

Pour l'Aérospatiale, chaque baisse de dix centimes du cours du dollar représente en année pleine environ 100 millions de francs de recette en moins sur les commandes en cours. Un effondrement des cours de 5 à 6 francs pour un dollar entraîne donc un manque à gagner de un milliard de francs par an qui suffit à transformer un programme bénéficiaire en un gouffre financier.

En outre, la baisse du "billet vert" augmente les prix en dollars des productions aéronautiques européennes pour les contrats en cours de négociation et favorise, en conséquence, les constructeurs américains.

Pour Deutsche Airbus, on estime à Bonn que toute fluctuation de dix pfennings du dollar représente un gain ou une perte

de 4 milliards de deutschemarks (13,5 milliards de francs) d'ici à l'an 2000.

Après un écroulement des cours de la devise américaine d'environ 15 % en quelques mois, rien d'étonnant donc, à ce que le secrétaire d'Etat ouest-allemand aux transports aériens ait annoncé qu'il demanderait, lors du prochain conseil ministériel consacré à Airbus que les contrats de vente des appareils européens soient libellés en écus et non en dollars.

Ce n'est pas la première fois que des voix se font entendre en faveur du décrochement des ventes d'avions civils du dollars. Certains financiers sont, d'ailleurs, plutôt partisans d'un calcul du prix de vente par référence à un panel de monnaies choisies pour leur stabilité.

Quoi qu'il en soit de telles solutions apparaissent encore difficiles à faire accepter à la clientèle, notamment américaine. En outre, elles ne seraient pas aisées à mettre en oeuvre puisqu'il faudrait également choisir de nouvelles monnaies de référence pour les pièces détachées et les composants aéronautiques dont les contrats d'achat, eux aussi, libellés en dollars, avantagent les constructeurs dans les phases de baisse.

Néanmoins, votre rapporteur pour avis incline à penser que la puissance d'un secteur industriel s'apprécie à son niveau de performance commerciale et technique mais, aussi, à l'étendue de son autonomie financière et qu'il devient donc impératif d'approfondir les réflexions visant à rendre l'aéronautique communautaire moins dépendante des errements monétaires d'outre-atlantique.

A défaut, il est à craindre, en cas de persistance des tendances actuelles, que ce soit le contribuable qui ait à financer les pertes d'exploitation des programmes d'Airbus Industrie et de la S.N.E.C.M.A. ce qui, paradoxalement, pourrait envenimer la polémique entretenue par les États-Unis sur les aides publiques des pays de la Communauté à ces programmes.

En revanche, une avancée décisive en ce domaine ne saurait que contribuer à renforcer la solidarité européenne sur cette question essentielle pour notre avenir industriel.

*

* *

POSITION DE LA COMMISSION

Au cours d'une réunion tenue le 15 novembre 1990, la commission des Affaires économiques et du Plan a, conformément à la proposition de son rapporteur, donné à la majorité simple, un avis favorable à l'adoption des crédits destinés à l'aviation civile dans le projet de budget pour 1991.

*

A titre personnel, votre rapporteur pour avis tient toutefois à porter à la connaissance du Sénat que, à la date de cette réunion, il n'était encore qu'incomplètement informé des décisions prises par Air France de supprimer un certain nombre de ligue internationales au départ de la province -notamment celles à destination de plusieurs métropoles européennes- et qu'il n'a pas, en conséquence, pu souligner devant la commission les incidences réelles de cette décision sur le développement des régions concernées. Pour éclairer au mieux l'opinion de la Haute Assemblée sur ce sujet, il joint, en annexe au présent avis, la liste des vols au départ des métropoles de province suspendus par la compagnie nationale.

Annexe

Liste des vols au départ des régions métropolitaines suspendus par Air France

1. Au départ de Biarritz.

La liaison saisonnière Biarritz-Londres est suspendue.

2. Au départ de Bordeaux.

Sont suspendues les liaisons : Bordeaux-Bruxelles, Bordeaux-Alger, Bordeaux-Lisbonne, Bordeaux-Porto, Bordeaux-New-York.

3. Au départ de Lille.

Sont suspendus les liaisons : Lille-Alger, Lille-Antilles, Lille-New-York.

4. Au départ de Lyon.

Sont suspendues les liaisons : Lyon-Alger, Lyon-Oran, Lyon-Istanbul, Lyon-Tel-Aviv.

Par ailleurs, la liaison Lyon-New-York sera assurée deux fois par semaine (au lieu de trois précédemment) à partir du 1^{er} décembre 1990 et trois fois par semaine, sans escale, pendant la pointe de l'été.

5. Au départ de Marseille.

Sont suspendues les liaisons : Marseille-Madrid, Marseille-Lisbonne, Marseille-Bruxelles, Marseille-Annaba, Marseille-Constantine, Marseille-Oran, Marseille-Athènes, Marseille-Istanbul, Marseille-New-York.

6. Au départ de Montpellier.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Montpellier-Bruxelles, Montpellier-New-York.

7. Au départ de Mulhouse.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Mulhouse-Constantine, Mulhouse-Istanbul, Mulhouse-New-York, Mulhouse-Saint-Martin.

8. Au départ de Nantes.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Nantes-Dusseldorf, Nantes-Milan, Nantes-New-York.

9. Au départ de Nice.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Nice-Athènes, Nice-Hambourg, Nice-Berlin, Nice-Dublin, Nice-Manchester, Nice-Istanbul, Nice-Tel-Aviv.

10. Au départ de Strasbourg.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Strasbourg-Alger, Strasbourg-New-York.

11. Au départ de Toulouse.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Toulouse-Barcelone, Toulouse-Bruxelles, Toulouse-Porto, Toulouse Zurich, Toulouse-Alger, Toulouse-Oran, Toulouse New-York.

12. Au départ de la Corse.

Sont suspendues les liaisons suivantes : Ajaccio-Bruxelles, Ajaccio-Genève.