

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1991.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1992 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME XIX

AVIATION CIVILE, TRANSPORT AÉRIEN ET ESPACE

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, Desiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginesy, Yves Goussebaire-Dupin, Jean Grandon, Georges Guillot, 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.) : 2240, 2255 (annexe n° 21), 2260 (tome VIII) et T.A 533.

Sénat : 91 et 92 (annexe n° 26) (1991-1992)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	7
CHAPITRE PREMIER : La construction aéronautique et l'espace ..	11
I. LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE	12
A. LA SITUATION DE L'AÉROSPATIALE	12
1. Des résultats appréciables	12
2. La percée commerciale de l'A.T.R.	13
3. Une très contestable entrave communautaire au développement de l'entreprise	14
B. LE DÉVELOPPEMENT D'AIRBUS INDUSTRIE	17
1. Un bilan remarquable	17
a) <i>Le déroulement des programmes</i>	17
b) <i>Les premiers bénéficiaires comptables</i>	20
2. Les perspectives d'évolution	20
a) <i>Une augmentation des cadences de fabrication</i>	20
b) <i>Les projets d'élargissement de la gamme</i>	21
3. Un horizon assombri par les controverses entretenues par les Etats-Unis	23
a) <i>Une polémique endémique</i>	23
b) <i>Une polémique envenimée par le dépôt de plaintes devant le GATT</i>	24
C. LES RÉUSSITES DE LA SNECMA	26
1. Une coopération franco-américaine exemplaire	26
2. Des résultats flatteurs	27

	<u>Pages</u>
II. LA POLITIQUE DE L'ESPACE	27
A. LA RÉUSSITE D'ARIANESPACE	28
1. Arianespace : une structure commerciale efficace	28
2. Arianespace : un opérateur prospère	29
B. LES AUTRES ACTEURS DU SUCCÈS	30
1. Le Centre national d'études spatiales (CNES)	30
2. France Télécom et Télédiffusion de France	31
3. L'Agence spatiale européenne (ASE)	32
CHAPITRE II : Le transport aérien	33
I. LES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE INTERNATIONAL	33
A. UN SECTEUR ENTRÉ DANS UNE PHASE DE PROFONDES RESTRUCTURATIONS	33
1. Une situation préoccupante	33
<i>a) Une aggravation des contraintes de production</i>	33
<i>b) Des déficits importants pour la plupart des compagnies occidentales</i>	34
2. Des adaptations brutales aux évolutions de la conjoncture .	36
<i>a) La disparition d'entreprises</i>	36
<i>b) Des plans d'assainissement draconiens</i>	37
B. UN SECTEUR MARQUÉ PAR UN PROBLÈME PERSISTANT : L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE AÉRIEN ...	38
C. UNE POLITIQUE AÉRIENNE COMMUNAUTAIRE CRITIQUÉE, SUR PLUSIEURS POINTS, PAR LES COMPAGNIES EUROPÉENNES	40
1. Les formes prises par la libéralisation du transport aérien dans la Communauté	40
<i>a) Les mesures déjà décidées</i>	40
<i>b) Les nouvelles propositions de la Commission</i>	41

	<u>Pages</u>
2. Les mises en garde adressées par les compagnies européennes	42
<i>a) Une dénonciation des insuffisances d'infrastructures</i>	43
<i>b) Une contestation de certaines facettes de la politique commune de concurrence</i>	43
<i>c) D'importantes réserves sur l'attribution à la Communauté des négociations aériennes extérieures</i>	45
II. LA SITUATION DES COMPAGNIES NATIONALES	47
A. LE GROUPE AIR FRANCE	47
1. Les résultats traduisent une certaine progression de l'activité et de nets déficits d'exploitation	48
<i>a) Le bilan du groupe</i>	48
<i>b) Les résultats des compagnies composant le groupe</i>	50
2. Les principales orientations stratégiques du groupe confirment la pertinence de l'appréciation portée par la commission sénatoriale de contrôle	54
<i>a) Les décisions prises</i>	55
<i>b) Les interrogations suscitées</i>	57
B. LES COMPAGNIES DITES DE "TROISIÈME NIVEAU"	60
1. Les transports régionaux	60
<i>a) Leur situation</i>	60
<i>b) Le développement de leurs réseaux</i>	61
<i>c) Les perspectives financières</i>	62
3. Les compagnies charter	63
CHAPITRE III : Les aéroports français	65
I. AÉROPORT DE PARIS	65
A. DES RÉSULTATS POSITIFS QUI TENDENT À S'INFLÉCHIR	65
1. Le trafic : croissance en 1990, régression au début de 1991 ..	65
2. Des indicateurs financiers bien orientés	67

	<u>Pages</u>
B. DEUX PERSPECTIVES CONTRASTÉES	68
1. La mise en service du VAL devrait améliorer la desserte d'Orly	68
2. La suppression des ventes hors taxes pour les vols intra C.E.E. risque d'affecter les comptes d'A.D.P.	68
II. LES AÉROPORTS DE PROVINCE ET D'OUTRE-MER	69
A. UN RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE	69
1. Les aérodromes métropolitains	69
2. Les plateformes d'outre-mer	70
B. LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES	71
CONCLUSION	71
ANNEXE : Lignes au départ de la province suspendues par Air France et attribuées à d'autres compagnies	72

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi de finances pour 1992 procède à un remodelage de la présentation des crédits attribués au transport aérien, à la construction aéronautique et à l'espace au moment même où la plupart des secteurs concernés connaissent de sérieuses perturbations économiques et politiques.

La nomenclature budgétaire connaît une évolution sensible. D'une part, les dotations relatives au transport aérien, qui figuraient antérieurement au fascicule *"Aviation civile"*, s'inscrivent désormais dans une version remodelée du *"Budget annexe de la navigation aérienne"*. D'autre part, les crédits afférents à l'espace, qui - jusqu'à l'an dernier - apparaissaient dans les lignes du budget des Postes et Télécommunications, ressortent aujourd'hui au fascicule *"Transports"* de l'enveloppe gérée par le ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace. En conséquence, le fascicule *"Aviation civile"* de la loi de finances pour 1991 devient, pour 1992, une section du fascicule *"Transports"* intitulée *"Transport aérien et espace"* et le *"Budget annexe de la navigation aérienne"* est remplacé par un *"Budget annexe de l'aviation civile"*.

Le nouveau budget annexe dont, la création avait été décidée par la dernière loi de finances, regroupe l'ensemble des crédits de l'aviation civile à l'exception de ceux destinés à la recherche et aux programmes aéronautiques civils qui, eux, restent inscrits - avec ceux consacrés à l'espace - au budget général des transports.

Le projet de loi de finances fixe à 5,66 milliards de francs les dépenses nettes mises à la charge de ce compte annexe, leur financement étant assuré, en grande partie, par des ressources propres (dont les redevances de navigation aérienne pour 4,08 milliards de francs et la taxe de sécurité-sûreté pour 550 millions de francs) ; une subvention d'exploitation (253 millions de francs) et un recours à l'emprunt (598 millions de francs) complètent les

recettes. A structure constante, ces chiffres traduisent une progression de 6,3 %.

On peut se féliciter de cette nouvelle présentation qui devrait, d'une part, permettre d'apprécier plus précisément l'action publique dans le domaine des activités aériennes et, d'autre part, faciliter le recouvrement de la taxe de sûreté puisqu'elle sera, désormais, directement perçue par l'administration de l'aviation civile. On peut, en revanche, légitimement douter de l'opportunité du relèvement de cette taxe prévu par l'article 37 du projet de loi de finances et auquel le Sénat s'était opposé en 1990. Les dépenses nécessitées par la sécurité des bases aériennes apparaissent, en effet, couvertes par le produit actuel de cette taxe.

Pour ce qui concerne les crédits relatifs à la construction aéronautique et à l'espace regroupés au budget général, leur désignation sous le titre "*Transport aérien et espace*" semble peu pertinente puisque les crédits du transport aérien figurent en réalité au budget annexe.

Pour 1992, les dépenses inscrites sous ce titre s'élèvent à 10,12 milliards de francs en autorisations de programme et à 9,69 milliards en crédits de paiement. Les sommes dévolues à l'espace, constituées pour l'essentiel de la subvention au centre national d'études spatiales (CNES) représentent 7,13 milliards de francs en moyens de paiement.

Compte tenu de l'insertion d'actions nouvelles, du changement de structures et des annulations de crédits survenues au cours de l'exercice en cours, la comparaison des montants d'une loi de finances à l'autre n'a qu'un intérêt limité. Votre commission note cependant que les dotations se rapportant aux programmes aéronautiques civils (chapitre 53-22) connaissent une régression sensible de 1991 à 1992, de - 23,5 % pour les autorisations de programme et de - 18,3 % pour les crédits de paiement.

La nouvelle distribution budgétaire ainsi opérée intervient dans un environnement dégradé. Des pans entiers du secteur économique couvert par les crédits examinés se trouvent, en effet, soumis à d'importantes turbulences.

L'aviation commerciale traverse une conjoncture particulièrement difficile. La crise du Golfe arabo-persique et la guerre contre l'Irak ont révélé et amplifié l'affaiblissement structurel auquel l'a exposé l'extension des pressions concurrentielles liées à la déréglementation du trafic aérien. La compagnie Air France a accusé un déficit de 1,14 milliard de francs au premier semestre 1991 après avoir supporté une perte de 882 millions de francs en 1990.

L'industrie aéronautique nationale est sérieusement menacée par les actions engagées au sein du GATT par les Etats-Unis à l'encontre des modes de financement des programmes Airbus. Ces attaques américaines font planer le danger d'une guerre commerciale désastreuse sur l'avenir de la construction aéronautique européenne et française.

En outre, les difficultés - actuelles ou potentielles - de chacune des deux branches d'activité, dont la situation vient d'être évoquée, semblent de nature à être accentuées par les dérives constatées dans la mise en oeuvre de la politique de la concurrence suivie par la Commission de Bruxelles. Le Livre blanc sur le transport aérien et le marché intérieur que viennent de publier les compagnies d'aviation regroupées au sein de l'A.E.A. (Association of European Airlines) fait part de leurs appréhensions à l'égard de certains développements de la politique commune de libéralisation de ce secteur. L'affaire "*De Havilland*" a, quant à elle, été un révélateur exemplaire des risques que l'application bureaucratique de principes quelque peu anachroniques pouvait faire courir à nos industries.

Par ailleurs, la contestation par le Gouvernement français des décisions stratégiques courageuses prises il y a peu de temps par des entreprises publiques, visant notamment à des suppressions de postes pour assurer l'assainissement qui leur est imposé par un contexte impitoyable, laissent supposer que l'autonomie d'Air France n'est qu'une concession révocable et que la compagnie risque de ne pas disposer de la liberté de gestion permettant de mener à bien son redressement.

Enfin, il ne faut pas oublier que la dégradation de la régularité du trafic aérien a eu tendance à s'aggraver, en France, au cours de l'exercice écoulé. Or, elle a des conséquences extrêmement préjudiciables sur les résultats des transporteurs aériens nationaux et sur la satisfaction que le public attend de leurs services.

Pour toutes ces raisons, laissant à la commission des Finances le soin d'étudier plus en détail les dispositions strictement financières du budget pour 1992, votre rapporteur vous propose d'examiner, dans le présent avis, la dimension économique du dossier. Il s'attachera, en conséquence, à décrire successivement la situation de l'activité aéronautique et spatiale (I), celle du transport aérien (II) et celle des aéroports français (III), avec le souci constant de souligner l'impact des évolutions conjoncturelles et des contextes communautaire et international sur leurs résultats et leurs perspectives de développement.

CHAPITRE PREMIER

La construction aéronautique et l'espace

La construction aéronautique et l'espace constituent deux des plus beaux fleurons de notre économie.

En 1990, les contrats conclus par le Centre national d'études spatiales (CNES) -fer de lance national du développement du transport spatial- ont atteint 13,5 milliards de francs, après s'être élevés à près de 28 milliards de francs en 1989 (année où a été établie la quasi-totalité des marchés concernant le programme Ariane 5).

En 1990 également, le chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique et spatiale française, qui emploie 120 000 personnes⁽¹⁾, s'est établi à 101 milliards de francs, soit une hausse de 8 % l'an en francs courants par rapport à l'année précédente, et d'un peu moins de 5 % en francs constants. Alors que les marchés civils -qui, seuls, font l'objet de l'attention de votre commission- pesaient pour à peine plus du quart dans ce résultat global en 1980, ils y concourent pour près de la moitié, 48 % exactement, en 1990.

Sur la décennie écoulée, la part exportée de la production de cette industrie s'est fixée à un niveau remarquablement élevé ; elle représente environ 60 % du chiffre d'affaires consolidé de la profession. L'an dernier, le montant des exportations directes s'est élevé à plus de 55 milliards de francs. Au total, la balance commerciale de l'industrie aéronautique et spatiale, qui se monte à 33,4 milliards de francs en 1990, place cette activité au premier rang des secteurs industriels quant au solde des échanges commerciaux.

Au regard de cette situation, les mauvais procès qui sont faits à certains programmes de cette industrie, de l'autre côté de l'Atlantique, ou à certaines de ses ambitions, dans les bureaux de la Commission de Bruxelles, ne sauraient être acceptés.

(1) 48 % dans le secteur des avions et des engins, 23 % dans le secteur des moteurs, 30 % dans le secteur des équipements.

Il ne faut pas oublier que cette activité, soumise à de très forts aléas de conjoncture, n'est pas invulnérable. Par bien des aspects, elle demeure fragile. Ainsi, le ralentissement de la croissance du trafic aérien mondial, constaté en 1990, a entraîné, par rapport à 1989, une contraction de près de 10 % des commandes adressées par les compagnies aériennes à l'industrie aéronautique française.

Cependant, avec un montant total de 132 milliards de francs, ces prises de commandes restent d'un niveau satisfaisant. En outre, les perspectives de vente se révèlent prometteuses dans les domaines des avions commerciaux et du lancement de satellites. Il ne s'agirait donc pas que les pressions intempestives de quelques-uns de nos partenaires économiques puissent réussir à les assombrir.

I. LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

A. LA SITUATION DE L'AÉROSPATIALE

1. Des résultats appréciables

Le constructeur aéronautique nationalisé a enregistré, en 1990, un résultat net de 38 millions de francs -en forte baisse sur les 204 millions de francs de 1989- pour un chiffre d'affaires de 32,8 milliards de francs en hausse de 3,5 % par rapport à l'exercice précédent. Cette dégradation de la situation bénéficiaire s'explique par la sous-évaluation du dollar tout au long de l'année écoulée et par la dépréciation des créances détenues sur l'Irak. L'augmentation réelle des ventes, en volume, a, en effet, été de 10 %.

En revanche, la société Aérospatiale a connu un résultat net de près de 230 millions de francs au premier semestre 1991, en forte progression par rapport aux 45 millions de francs dégagés à la même époque en 1990. Elle fait état d'un chiffre d'affaires de 16,7 milliards de francs contre 15 milliards au premier semestre de l'année passée. Cette forte progression est due en grande partie à la remontée du dollar sur le marché des changes, dont le taux de change moyen a atteint 5,80 francs sur la période au lieu de 5 francs en 1990.

Ainsi que votre commission le faisait remarquer, lors de l'examen de la précédente loi de finances, les résultats des constructeurs aéronautiques nationaux restent donc extrêmement tributaires des fluctuations de la monnaie américaine. Il est donc vivement regrettable que ne puisse, actuellement, être envisagé de libeller, non plus en dollars, mais en ECU -ou en une autre unité de change calculée par référence à un panel de monnaies stables- les contrats de vente des appareils français et européens.

Rappelons, par ailleurs, qu'Aérospatiale est membre du G.I.E. Airbus Industrie, dont le bilan sera examiné ultérieurement, et qu'elle participe à la réussite des programmes de ce groupement. La division "avions" de cette société, qui représente 32 % de l'activité globale, a réalisé en 1990 un peu plus de 7 milliards de chiffre d'affaires au titre de la fabrication des A 300, A 310, A 320.

En association avec l'avionneur italien Alenia, Aérospatiale recueille également les fruits du succès emporté par l'A.T.R. sur le marché des avions de transport régional à turbopropulseurs.

2. La percée commerciale de l'A.T.R.

Sur le créneau des avions à court et moyen rayon d'action, proposant une capacité de 20 à 70 sièges, le G.I.E. italo-français "Avions de Transport Régional" a enregistré, en 1990, 22 % des ventes fermes recensées au plan mondial avec les commandes de 48 A.T.R. 42 (42 sièges) et de 55 A.T.R. 72 (72 sièges). Environ 200 A.T.R. 42 et une trentaine d'A.T.R. 72 sont actuellement en service dans 43 compagnies, dont 8 américaines, et le groupement totalise 517 commandes et options. Ce G.I.E. confirme ainsi sa place de leader sur ce marché qui représente 2 % du marché aéronautique mondial.

Une dizaine d'entreprises se partagent actuellement ce micro-marché. L'industrie européenne y est très présente puisque, outre A.T.R., British Aerospace (Royaume-Uni) et Fokker (Pays-Bas) y interviennent. Le premier constructeur non européen est numéro deux au niveau mondial. Il s'agit de De Havilland, société canadienne détenue par Boeing.

Boeing ayant décidé de vendre la société De Havilland, Aérospatiale et Alenia ont, conjointement, proposé qu'A.T.R. s'en porte acquéreur. Cette acquisition donnait à A.T.R. la possibilité de s'implanter sur le marché américain qui absorbe, à lui seul, la moitié de la production mondiale des avions de transport régional. Elle lui

permettait, en outre, de développer des économies d'échelle de nature à diminuer les coûts de ses services commerciaux.

Votre rapporteur pour avis estime, par ailleurs, qu'une telle opération aurait renforcé la position de l'industrie européenne sur le marché aéronautique mondial qui, comme chacun le sait, est encore très largement dominé par l'industrie américaine. La Commission des Communautés économiques européennes en a jugé autrement et par une décision, abondamment controversée dans notre pays, elle s'est opposée à l'acquisition de la société De Havilland par A.T.R.

3. Une très contestable entrave communautaire au développement de l'entreprise

En vertu du règlement C.E.E. n° 4064-89 du 21 décembre 1989, entré en vigueur le 21 septembre 1990, la Commission des Communautés européennes dispose d'une compétence excluant celle des Etats membres pour ce qui concerne le contrôle préalable des concentrations d'entreprises dans le marché commun, dès lors qu'une telle opération répond à un certain nombre de conditions (montant du chiffre d'affaires au plan mondial et au plan communautaire, répartition de ce chiffre d'affaires dans plusieurs Etats membres...).

Si le regroupement envisagé crée ou renforce une position dominante et que celle-ci est de nature à entraver la concurrence dans le marché commun, la Commission est habilitée à l'interdire. Paradoxalement d'ailleurs -et votre rapporteur tient à le faire remarquer- la Commission se prononce sur les **modifications des conditions de concurrence** en Europe, nullement sur les **positions déjà acquises** dans la Communauté, ni sur les concentrations opérées hors d'Europe par des sociétés non-communautaires installées dans un des Etats membres. Ainsi, et cela ne va pas sans quelques incohérences, la Commission de Bruxelles peut empêcher des achats d'entreprises envisagés par des sociétés communautaires, mais elle ne peut briser les monopoles déjà existants à l'intérieur du Marché commun, ni même s'opposer au développement, en Europe, d'une société étrangère occupant une position dominante sur le marché mondial.

Toujours est-il que le regroupement A.T.R. - De Havilland répondant aux critères attribuant compétence à la Commission, le projet de rachat lui a été notifié le 13 mai 1991. Le 2 octobre, après enquête et par un vote acquis à neuf voix sur les dix-sept membres composant cette instance ⁽¹⁾, la Commission décidait de ne pas autoriser la concentration *"au motif qu'elle créerait une position dominante extrêmement forte et inattaquable sur le marché des avions de transport régional à turbopropulseurs"*.

Votre rapporteur ne s'attardera pas à démontrer la fragilité juridique du raisonnement qui a conduit à cette conclusion. Le rapport d'information ⁽²⁾ déposé, suite à cette décision, par M. Charles JOSSELIN, député, au nom de la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes est, à ce propos, particulièrement convaincant.

Pour s'en persuader, il suffit de rappeler que :

- l'interdiction n'aurait pu être prononcée si A.T.R. avait été une société commerciale distincte d'Aérospatiale et d'Alénia et non un groupement d'intérêt économique ;

- si la Commission avait examiné le marché des avions de 19 à 70 places au lieu de celui des avions de 20 à 70 places, les résultats du regroupement, en termes de domination, n'auraient pas été les mêmes, notamment du fait de l'existence d'un modèle de 19 places produit par British Aerospace.

Cependant, bien moins qu'aux controverses pouvant opposer les juristes, votre rapporteur pour avis s'attache à la dimension politique du problème.

Tout d'abord, il tient à signaler que la commission des Affaires économiques et du Plan s'interroge sur les moyens réellement mis en oeuvre par le Gouvernement pour faire aboutir ce dossier et qu'elle souhaite obtenir les éclaircissements les plus complets sur cette question, la pugnacité de la France sur ce dossier d'importance ne lui paraissant pas avoir été à la hauteur des enjeux.

(1) Neuf commissaires en faveur de l'interdiction, quatre contre, dont celui chargé des Transports, quatre abstentions, les deux commissaires français n'ont pas pris position : l'un était absent (Mme Scrivener), l'autre s'est abstenu (le Président).

(2) Rapport d'information n° 2272 (1991-1992) enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 octobre 1991.

Surtout, l'attitude de la Commission de Bruxelles dans cette affaire, à bien des égards exemplaire, impose un véritable débat sur la politique industrielle de la Communauté.

Comment, en effet, sur ce sujet, ne pas faire siens les propos tenus dans les colonnes du journal "Ouest France", deux jours après l'annonce de la décision bruxelloise :

"L'Europe est étonnante d'inconséquence. Son informatique est quasiment au tapis, son électronique mal en point, ses autos en panne. Et son chômage (13 millions) abyssal. Mais qu'importe ! A Bruxelles, il se trouve encore de hauts fonctionnaires zélés pour mettre des bâtons dans les roues de la seule industrie qui continue à faire la course en tête : l'aéronautique.

A ce régime, Japonais conquérants et truqueurs, Américains dominateurs et protectionnistes n'ont pas beaucoup de soucis à se faire.

Ils ne mettront pas longtemps à "envahir" une Communauté aussi naïve. A moins que le comportement outrancièrement libéral de la Commission ne provoque un sursaut salutaire."

Un ultra libéralisme régional et dogmatique, inspiré des principes du 19ème siècle, ne peut servir de politique industrielle dans un environnement économique marqué par la mondialisation de la taille des entreprises. Si Bruxelles avait toujours adopté la même attitude qu'aujourd'hui, il est fort probable que ni Airbus, ni Ariane n'existeraient.

Si l'Europe ne veut pas subir la loi des trusts étrangers, il faut qu'elle soit présente sur les marchés mondiaux et que ses entreprises soient de taille à les affronter.

De ce point de vue, la décision rendue sur le dossier "De Havilland" traduit une véritable myopie stratégique. Cela conduit à s'interroger sérieusement sur les moyens de renforcer le contrôle démocratique des peuples de la Communauté sur une Commission dont les pouvoirs tendent à s'accroître mais qui semble, de plus en plus, connaître une dérive bureaucratique préoccupante. L'Europe, ambition glorieuse, impératif du siècle qui s'annonce, ne pourra se faire si ses arbitrages administratifs heurtent la fierté et les intérêts légitimes des peuples qui la composent.

En conséquence, votre rapporteur pour avis estime, à titre personnel, indispensable que soit instaurée sans tarder une politique industrielle commune et que le Traité de Rome soit modifié en ce sens.

B. LE DÉVELOPPEMENT D'AIRBUS INDUSTRIE

En une vingtaine d'années, Airbus Industrie est devenu le deuxième constructeur mondial d'avions, encore loin derrière Boeing, mais à présent devant Mc Donnell Douglas. Cette position favorable ne doit d'ailleurs rien aux commandes de la plus grande compagnie aérienne britannique et européenne : British Airways. Signalons-le, ici, pour le regretter : bien que British Aerospace soit membre à 20 % du consortium Airbus, British Airways persiste à préférer Boeing à Airbus.

1. Un bilan remarquable

a) Le déroulement des programmes

L'année en cours a été marquée par le lancement du A 340 dont le premier exemplaire est sorti, le 4 octobre dernier, du hall d'assemblage d'Aérospatiale à Toulouse. L'appareil est, à l'évidence, idéalement adapté aux lignes internationales à trafic modéré. Matériaux composites et commandes de vol assistées par ordinateur (comme sur l'A 320) en font un avion ultra moderne dont la maintenance sera, en outre, économique car le poste de pilotage sera identique à celui des petits bimoteurs A 320 et A 321.

Cet élargissement de l'offre commerciale s'est accompagné de la poursuite des fabrications déjà engagées.

Les deux tableaux ci-après rappellent les principales caractéristiques de chacun des appareils de la gamme Airbus et indiquent le total des livraisons, commandes fermes et options enregistrées au 1er juillet 1991 pour chacune des versions décrites :

LA GAMME A 300 / A 310

	A 300	A 300 - 600		A 310	
		A 300 - 600	A 300 - 600 R	A 310 - 200	A 310 - 300
Capacité en passagers (1)	26 + 225	26 + 241	26 + 241	18 + 200	18 + 200
Rayon d'action nominal (en km)	5.550	6.950	7.700 7.950	7.200	8.250 9.150 9.900
Première livraison	Juin 75	Mars 84	Avril 88	Mars 83	Déc. 85
Statut	Production arrêtée	En production	En production	Production arrêtée	En production
Prix catalogue (en millions de dollars) (2)	NS		77	NS	67,5
Livraisons	248	101		191	
Commandes fermes	--	175		250	
Options	--	19		39	

(1) et (2) Voir légende tableau suivant

LA GAMME A 320 / 340

	A 320	A 321	A 330	A 340	
				A 340 - 200	A 340 - 300
Capacité en passagers (1)	12 + 138	16 + 170	30 + 305	18+74+ 170	18+81+196
Rayon d'action nominal (en km)	5.300	4.450	8.800	14.000	12.500
Première livraison	Mars 88	1994	1993	1993	1993
Statut	En production	En développement	En développement		
Prix catalogue (en millions de dollars) (2)	39	45,5	94	95,8	100,2
Livraisons	187	--	--		--
Commandes fermes	658	140	143		97
Options	228	129	100		78

(1) La capacité en passagers est donnée en aménagement 2 classes (première et touriste) sauf pour l'A 340 aménagé en 3 classes (première, affaires et touriste).

(2) Les prix sont des prix catalogue aux conditions de livraison de janvier 1990. Ils sont légèrement différents suivant les motorisations.

Après deux années exceptionnelles ayant permis d'atteindre des niveaux records de vente, le ralentissement de l'activité économique mondiale et la guerre du Golfe ont donné un coup d'arrêt brutal aux nouvelles commandes. Pour les six premiers mois de l'année, le bilan commercial d'Airbus Industrie ne fait ainsi apparaître que 32 nouvelles commandes alors que, pour l'ensemble de l'année 1990, le G.I.E. avait obtenu 404 ordres d'achat. La situation est semblable chez Boeing et Mc Donnell Douglas qui subissent, eux aussi, les effets de la conjoncture.

Les carnets de commandes du groupement européen se situent cependant à un niveau élevé atteignant 984 appareils au 1er juillet 1991.

La commercialisation de l'avion européen a su s'affranchir des fluctuations du dollar. Les appareils sont, en effet, vendus dans la devise américaine à un prix qui garantit la compétitivité de l'offre par rapport aux propositions des compétiteurs d'Outre-atlantique. De la même façon, c'est en dollars que les

membres du consortium sont rémunérés par Airbus Industrie pour les prestations industrielles concourant à la fabrication des avions.

Certes, ainsi que cela a été évoqué précédemment, les résultats d'exploitation des partenaires industriels sont directement tributaires de la parité de la devise américaine puisque leurs dépenses de production sont supportées en devises européennes et couvertes en dollars. Mais, l'effet des variations erratiques du "billet vert" n'apparaît pas dans les comptes du G.I.E., du fait même qu'ils sont entièrement libellés en dollars.

Cette situation jointe au succès commercial a permis à Airbus Industrie d'enregistrer ses premiers bénéfices comptables en 1990.

b) Les premiers bénéfices comptables

Le consortium a dégagé un excédent comptable de 109 millions de dollars en 1990, à comparer avec un déficit de 185 millions de dollars l'année précédente. Le résultat positif a été obtenu malgré une diminution du chiffre d'affaires (4 567 millions de dollars contre 5 064), qui s'explique par la grève ayant affecté British Aerospace fin 1989 et début 1990. Cette grève a paralysé la fabrication des voilures des avions européens pendant quatre mois ce qui a entraîné la livraison de 95 appareils au lieu des 130 prévus par les plans de production.

Le résultat flatteur obtenu malgré cet handicap n'en est que plus appréciable. Il confirme l'amélioration constatée depuis 1987 dans les comptes du G.I.E. Le résultat s'est ainsi redressé régulièrement passant, en pourcentage du chiffre d'affaires, de - 21 % en 1987 à - 16 % en 1988, - 3,4 % en 1989 et + 2 % en 1990.

2. Les perspectives d'évolution

a) Une augmentation des cadences de fabrication

Malgré l'actuel retournement de la conjoncture, les constructeurs aéronautiques ne semblent pas vraiment inquiets. Tant Airbus que Boeing prévoient, dans les quinze années à venir, une croissance moyenne de 5 % par an du marché mondial des appareils commerciaux.

En 1990, Airbus a décroché 404 ordres fermes sur les 1 150 commandes annoncées pour l'ensemble des constructeurs d'avions de plus de 100 places. Au total, le consortium pouvait compter, en début d'année, sur un montant d'environ 71 milliards de dollars de commandes fermes.

Pour 1991, fort de la commande de 25 A 360-600 version cargo, passée en juillet dernier par l'américain Federal Express - le transporteur de messagerie et de fret le plus important du monde -, Airbus Industrie prévoit qu'il vendra 145 avions.

Ce succès commercial rend nécessaire l'accroissement rapide des capacités de production afin de réduire les délais d'attente des clients, qui s'élèvent aujourd'hui à cinq ans.

Aussi, pour l'année en cours, le G.I.E. a-t-il programmé la production de 25 A 300-600, 27 A 310 et 100 A 320.

Pour les prochaines années, il prévoit le maintien d'une cadence voisine de quatre avions par mois pour les A 300 et A 310 tandis que la production des modèles A 330 / A 340, en cours de développement, devrait croître de façon rapide dès les premières livraisons pour atteindre sept avions par mois dès 1995. Le rythme de fabrication des appareils gros porteurs sera alors stabilisé à onze appareils par mois à cette date.

Pour les modèles à fuselage étroit, A 320 et A 321, il est envisagé de maintenir une cadence mensuelle de onze avions à partir de 1992, la part d'A 320 devant décroître progressivement au profit de l'A 321 dont la mise en service est envisagée début 1994.

C'est donc près de 250 avions dans l'année que s'apprête à produire Airbus Industrie en 1995. Pour mesurer l'importance de cet effort d'adaptation, il suffit juste de rappeler que 35 Airbus seulement avaient été livrés en 1985.

b) Les projets d'élargissement de la gamme

Au-delà des programmes en cours, le consortium envisage le développement de nouvelles versions.

Dans le haut de gamme, là où les constructeurs américains réalisent une grande part de leurs profits, le G.I.E. songe à lancer vers 1997, pour une mise en service cinq ans plus tard, un concurrent du Boeing 747 qui bénéficie depuis vingt ans d'un quasi-monopole. Pour le supplanter, il est nécessaire de concevoir un appareil plus performant d'une capacité proche de 600 places et d'un

coût d'exploitation très économique. Aux conditions actuelles, la réalisation d'un tel avion -qui pourrait être baptisé Airbus A 350- est évaluée à vingt milliards de francs environ.

A l'autre extrémité de la gamme a été retenue la possibilité de construire un appareil de 130 places, version raccourcie de l'A 320 (150 sièges), qui serait dénommé A 319. Le coût de développement serait peu élevé puisque le modèle de base existe.

Cependant, parallèlement, Aérospatiale, Deutsche Aerospace et Alenia se proposent de lancer en commun un programme entièrement nouveau d'avions pouvant transporter de 90 à 120 passagers. Cet avion serait proposé en deux versions : l'une de 90 places, l'autre de 120 places. Cette dernière risque donc d'entrer en concurrence avec l'A 319.

Si certains estiment que loin d'être incompatibles les deux programmes pourraient être complémentaires, d'autres, au contraire, considèrent qu'il ne serait pas sage d'engager des fonds européens dans deux projets visant le même créneau commercial. Celui d'Airbus est évalué à trois milliards de francs et l'autre à quinze milliards puisqu'il s'agit de créer un modèle entièrement nouveau.

Actionnaires du consortium, Allemands et Français pourraient être tentés de s'opposer à ses ambitions dans le domaine, mais British Aerospace (qui se propose de lancer un avion de 120 places dérivé de son BAe - 146) se montre paradoxalement très favorable à l'A 319.

L'analyse de la rentabilité potentielle de l'A 319 est en cours chez Airbus Industrie et ses partenaires. Une étude similaire est conduite, simultanément sur l'avion de 100 places chez Aérospatiale et Deutsche Aerospace. Les résultats de ces deux études seront disponibles au début de 1992. Elles devraient donc permettre de prendre une décision dans les mois qui viennent. Cela est indispensable car les deux projets européens ont au moins un autre point en commun : pour être mis en service en 1995, l'avion de 120-130 places doit être lancé fin 1992 au plus tard.

Au-delà de cette rivalité occasionnelle, il faut espérer que les Européens resteront soudés car sur ce segment de marché, la concurrence s'annonce farouche. Mc Donnell Douglas a, en effet, annoncé au dernier salon du Bourget la signature d'un pré-accord avec la Chine pour faire construire dans ce pays un avion de 105 places, le MD-95, devant succéder à partir de 1995 au vieux DC-9.

Surtout, il faut souhaiter que les Européens restent unis autour d'Airbus Industrie car les pressions américaines à l'encontre du G.I.E. tendent à s'accroître.

3. Un horizon assombri par les controverses entretenues par les Etats-Unis.

a) Une polémique endémique

Depuis longtemps et notamment à l'occasion du lancement des programmes A 330 et A 340 en 1987, les Etats-Unis, irrités par les succès commerciaux d'Airbus Industrie -qui mettent en cause le quasi-monopole de leur industrie dans le domaine des avions commerciaux de plus de 100 places- ont régulièrement critiqué le système des aides apportées au G.I.E. par les gouvernements européens.

Ils accusent le consortium européen de concurrence déloyale en mettant en cause le mode de financement de ses avions. C'est ainsi qu'ils évaluent à 13,5 milliards de dollars les aides publiques accordées par les gouvernements allemand, français, britannique et espagnol et font valoir que, si elle avait été empruntée, cette somme aurait coûté à Airbus 25,9 milliards de dollars.

Aérospatiale, Deutsche Aerospace, British Aerospace et Casa, les sociétés constituant le groupement d'intérêt économique, ont toujours contesté le bien-fondé de ces accusations, en rappelant que ces aides ne sont pas des subventions mais des avances remboursables sur chaque avion vendu. N'oublions pas qu'Aérospatiale verse à l'Etat français plus de 12 millions de francs pour chaque A 300 livré et que sur le programme A 320, dont près de 850 exemplaires ont été commandés ou livrés, l'Etat pourrait percevoir davantage qu'il n'a versé. Pour la seule année 1992, en France, le remboursement des avances consenties à l'Aérospatiale devrait s'élever à 2,035 milliards de francs, alors même que les crédits de paiement affectés aux programmes (2,2 milliards de francs) Airbus dépasseront à peine cette somme.

En outre, Airbus évalue à 23 milliards de dollars les aides dont ont bénéficié Boeing et Mc Donnell Douglas entre 1978 et 1987, notamment dans le cadre des programmes militaires du Pentagone.

Enfin, les Européens font remarquer que le principe des avances remboursables n'est pas, par nature, contraire aux règles instituées au sein du GATT (General Agreement of Trade and Tariffs).

C'est sans doute parce qu'ils reconnaissent une certaine pertinence à cette assertion que les Etats-Unis ont préféré, dans un premier temps, attaquer Airbus non pas sur ce point qui est la source réelle du litige mais sur celui des subventions allemandes.

Le Gouvernement allemand a, en effet, organisé en faveur de son industrie aéronautique un mécanisme de garantie de change -qui joue dès que le dollar tombe sous le seuil de 1,60 deutsche mark- afin de la mettre à l'abri des variations perturbatrices du cours de change de la monnaie américaine.

b) Une polémique envenimée par le dépôt de plaintes devant le GATT

Washington considère que la garantie de change germanique équivaut à une subvention à l'exportation de l'ordre de 2,5 millions de dollars par avion livré. Une plainte américaine a, en conséquence, été déposée à l'encontre de ce mécanisme devant le Comité des subventions du GATT.

Cette plainte a été suspendue à la suite de la proposition européenne de conclure un accord bilatéral sur les aides des gouvernements.

Dans un esprit de conciliation, la Commission des Communautés européennes, mandatée par les partenaires d'Airbus, a proposé de supprimer toute aide à la production et, surtout -à condition, bien entendu, que les Etats-Unis adoptent des règles similaires à l'égard de leur aéronautique- de plafonner à 45 % des dépenses de recherche et de développement les aides publiques remboursables consenties aux futurs programmes d'Airbus Industrie. Pour l'Airbus A 330 - A 340, la moyenne actuelle se situe aux alentours de 75 % en Europe et de 60 % en France.

Ces concessions ont été jugées insuffisantes par les Etats-Unis qui, d'accord sur le principe, exigent que les Européens se limitent à un taux maximum de 25 % et refusent d'inclure dans le dossier les aides qu'ils apportent à leur industrie aéronautique par le biais de subventions à la recherche militaire.

Le Gouvernement américain a réactivé sa plainte, le 14 février 1991, en demandant la constitution d'une commission d'arbitrage ("*panel*") composée d'experts et chargée de dire si les

règles du GATT ont été violées. La Commission de Bruxelles a, en réponse, demandé que ce dossier soit examiné non par le Comité des subventions mais par celui des avions civils estimant que, bien plus que le code des subventions, le code sur l'aéronautique élaboré lors du Kennedy round constituait le cadre adéquat du débat. Elle n'a pas eu gain de cause et la demande américaine a été déclarée recevable.

Fort de ce succès, les Etats-Unis ont alors lancé le 31 mai dernier une action générale contre le système de financement d'Airbus Industrie en déposant, devant le même Comité des subventions du GATT, une demande de consultation qui, à l'expiration de la phase de conciliation préalable survenue au mois de septembre, leur permet de réclamer -comme dans l'affaire précédente- la constitution d'une commission d'arbitrage missionnée pour dire si les aides européennes fournies à Airbus constituent ou non une entorse au code des subventions du GATT.

Les experts font toutefois valoir qu'il serait beaucoup plus difficile à un "panel" du GATT de se prononcer sur l'ensemble des subventions accordées depuis plus de vingt ans à un programme comme Airbus, que de trancher sur le cas précis des garanties de taux de change mises en place à Bonn. D'aucuns estiment même qu'une telle procédure est irréaliste et que les deux adversaires sont condamnés à trouver une solution bilatérale.

Les négociations bipartites ne semblent d'ailleurs pas rompues. Leurs enjeux sont considérables puisqu'elles mettent en cause l'avenir de l'aéronautique européenne et, en définitive, le partage du marché des avions de plus de 100 places, estimé à plus de 600 milliards de dollars d'ici l'an 2008 et dont le consortium Airbus espère obtenir environ 34 %.

Sur ce dossier essentiel, votre commission estime qu'il est indispensable que l'Europe fasse preuve de la plus inébranlable fermeté et elle souhaite vivement être informée très précisément de l'évolution des discussions. Elle relève d'ailleurs, tout comme la commission des Finances de l'Assemblée nationale, que les Américains se gardent bien de mettre en cause le système des avances remboursables quand il s'applique à des programmes tels que la fabrication du moteur d'avion CFM 56, développé en commun par la SNECMA et General Electric.

C. LES RÉUSSITES DE LA SNECMA

1. Une coopération franco-américaine exemplaire

La Société nationale d'études et de construction de moteurs d'avion était pratiquement absente du marché des moteurs civils il y a vingt ans. Son carnet de commandes est aujourd'hui à 55 % civil. Avec 150 compagnies aériennes clientes, elle détient une part importante du marché mondial et travaille à près de 80 % pour l'exportation.

Cette performance est le fruit d'un partenariat exemplaire entre la SNECMA et General Electric dont le C.F.M. 56, développé et commercialisé en totale parité (50/50) par les deux sociétés, est le plus beau succès. Le moteur dont le projet a été initié par l'entreprise française est, vraisemblablement, une des plus grandes réussites industrielles et commerciales de l'histoire des moteurs d'aviation. Il représente plus du tiers du marché mondial des réacteurs civils toutes catégories confondues. Il devrait se vendre jusqu'en l'an 2010 et permettre à General Electric et à la SNECMA d'écouler des pièces détachées jusqu'en 2020.

Ce moteur équipe tous les avions gros porteurs de la nouvelle génération d'Airbus, de Boeing et de Mc Donnell Douglas et fait, d'ores et déjà, voler une flotte de plus de 260 avions dans 35 compagnies aériennes. Il rapporte autant de devises à la France que l'Airbus.

Le tableau ci-dessous retrace, en chiffres, la réussite commerciale de cette production au 1er juillet 1991 :

	CFM 56-2	CFM 56-3	CFM 56-5A	CFM 56-5C
Moteurs commandés	2 240	4 122	935	270
Moteurs livrés	1 983	2 281	441	5
Carnet de commandes	257	1 841	494	265

Par ailleurs, la SNECMA poursuit le développement d'une version à poussée accrue du C.F.M. 56-5A pour équiper l'Airbus A 321. Elle a porté de 10 % à 20 % sa participation dans la fabrication du dernier né de la famille, le CF 6-80E, destiné à l'Airbus A 330. Enfin, pour compléter sa gamme, la SNECMA est prête à s'engager dans le domaine des moteurs pour petits avions de cent places, en proposant à la fois un dérivé du C.F.M. 56 et un nouveau moteur (M 123) qui utilise les bases aérodynamiques du M 88, le moteur du Rafale.

La collaboration de la société avec General Electric ne se cantonne pas au seul C.F.M. 56. Elle participe à hauteur de 25 % à ses côtés et avec d'autres motoristes à la construction du GE 90, le plus gros moteur du monde, le seul capable d'atteindre une poussée de 95 000 livres. Il doit être installé sur le nouveau bimoteur de 350 places, le B 777.

2. Des résultats flatteurs

Pour l'exercice 1990, le chiffre d'affaires réalisé par la SNECMA dans le domaine civil s'est élevé à 9 milliards de francs à comparer aux 7,8 milliards de 1989. Le résultat net de ses activités se monte à 77 millions de francs (85 millions en 1989).

Pour l'ensemble du groupe, toutes productions confondues, le chiffre d'affaires hors taxe consolidé de l'exercice 1990 atteint 23,5 milliards de francs et le résultat net s'établit à 208 millions de francs.

II. LA POLITIQUE DE L'ESPACE

L'espace est une nouvelle action inscrite dans la dotation affectée au secteur des Transports puisque ces crédits étaient précédemment inscrits au budget des Postes et Télécommunications. Cependant les ministères de la Défense et de la Recherche continuent à participer à l'effort spatial public.

Cet effort s'inscrit dans un vaste mouvement européen. La dimension européenne a toujours été considérée comme indispensable au succès d'une politique spatiale ambitieuse. C'est ainsi que la

France contribue pour près de 30 % au financement de l'Agence spatiale européenne (ASE), cette contribution étant égale à près de la moitié de la subvention de l'Etat au Centre national d'études spatiales (CNES) qui représente la France à l'ASE et qui dispose par ailleurs d'un montant équivalent pour les programmes nationaux ou en coopération bilatérale qu'il gère directement.

A. LA RÉUSSITE D'ARIANESPACE

La France a joué un rôle de premier plan dans l'acquisition par l'Europe de son autonomie en matière de lanceur. Elle a su convaincre ses partenaires de partager l'effort nécessaire dont elle a pris initialement une part prépondérante à sa charge. Elle s'est vu confier la maîtrise d'oeuvre du développement des Ariane 1, 2, 3 et 4 qui connaissent le succès que l'on sait. Le développement d'un lanceur plus lourd Ariane 5, toujours confié aux mêmes équipes, se poursuit normalement, financé à raison de 45 % par notre pays. Le premier vol d'Ariane 5 devrait avoir lieu en 1995.

L'infrastructure orbitale (programme d'avion spatial Hermès et éléments d'infrastructure Colombus) complète le volet Ariane pour constituer le programme cohérent d'accès à l'espace dont s'est doté l'Europe au terme d'un ensemble de décisions engagées, à l'initiative de la France, à Rome, en 1985, et confirmées deux ans plus tard à La Haye. La première phase de ces deux programmes, destinée à en préciser les objectifs et les coûts, s'achève dans le courant de l'année 1991. Le passage en phase de réalisation fera l'objet d'une conférence ministérielle européenne prévue les 18 et 19 novembre 1991.

1. Arianespace : une structure commerciale efficace

Sous l'impulsion de la France, l'Europe a su se doter d'une structure, la Société Arianespace, capable de commercialiser efficacement le lanceur qu'elle a développé.

Créée en 1980, Arianespace est une entreprise européenne de droit français, prenant la forme d'une société anonyme au capital de 270 millions de francs. L'entreprise emploie 270 salariés, répartis entre Evry (87 %) et Kourou (13 %).

Arianespace ne reçoit aucune subvention directe de l'Etat.

Cependant, les études et les dépenses relatives au développement des lanceurs sont prises en charge par les Etats membres de l'Agence spatiale européenne. Ce mode de répartition des charges est tout à fait classique dans le secteur spatial : les entreprises privées américaines comparables (Martin Marletta, General Dynamics, ...) bénéficient aussi de soutiens indirects grâce à la mise à disposition de pas de tirs financés sur fonds publics et à l'obtention de contrats de développement de lanceurs civils ou militaires.

Une convention liant l'Agence spatiale européenne et Arianespace fixe les modalités du transfert de l'activité de production et de commercialisation. La société a également souscrit un contrat avec le CNES qui lui fournit une assistance technique rémunérée.

L'année 1990 a fait la preuve de la maturité du dispositif industriel d'Ariane. En effet, malgré l'échec du vol V.36, neuf satellites ont été lancés avec succès. C'est un satellite par mois en moyenne qui a été lancé depuis trois ans (35 satellites en 35 mois).

Cette régularité témoigne de la qualité du lanceur, Ariane, qui est devenue une référence internationale en ce domaine.

La confiance de la clientèle a été tout particulièrement vérifiée au cours de l'année dernière puisqu'Arianespace a signé quinze des vingt-deux contrats de lancements de satellites commerciaux souscrits dans le monde, portant ainsi le total de ses commandes fermes à 89 pour un montant de 32 milliards de francs.

2. Arianespace : un opérateur prospère

Le carnet de commandes de l'entreprise correspond à plus de 50 % du marché ouvert. Il est si bien rempli que le champ de tir de Kourou devra assurer huit à neuf lancements par an pendant les trois prochaines années et qu'Arianespace a dû négocier avec les industriels européens des contrats de fabrication pour un lot de 50 lanceurs.

La filiale américaine Arianespace Inc. a joué un rôle important dans ce résultat. En effet, quatre des onze satellites mis sur orbite, ainsi que huit des quinze contrats signés, en 1990, concernent des clients américains.

La situation financière est remarquablement saine. Pour 1990, le chiffre d'affaires s'est élevé à 3,97 milliards de francs et le bénéfice à 135 millions de francs, étant observé que 900 millions de francs de provisions ont été inscrits au bilan en raison du risque inhérent à l'activité spatiale.

B. LES AUTRES ACTEURS DU SUCCÈS

Le CNES, en premier lieu, mais aussi France Télécom et Télédiffusion de France, ainsi qu'à un degré différent, l'Agence spatiale européenne, ont largement contribué au bilan nettement positif de la politique spatiale française.

1. Le Centre national d'études spatiales (CNES)

Créé en 1961, le CNES -établissement public à caractère industriel et commercial- est l'agence nationale chargée du développement des activités spatiales françaises.

Ses missions consistent :

- à analyser les enjeux à long terme et les orientations des activités spatiales futures ;
- à soumettre au Gouvernement français des propositions d'actions de nature à permettre à la France et à l'Europe de participer au développement de ces activités ;
- à assurer la conduite des grands programmes spatiaux nationaux et européens (Ariane, avion spatial Hermès).

En 1991, le CNES emploie 2 400 personnes. Ses activités comprennent, d'une part, la participation française aux différents programmes de l'Agence spatiale européenne et, d'autre part, le développement de projets menés sur le plan national ou en coopération bilatérale.

Les programmes nationaux incluent les activités de recherche et technologie, le programme SPOT d'observation de la Terre (avec une participation de la Belgique et de la Suède) qui a permis, après le lancement réussi du satellite SPOT-1 en février 1986,

la mise en place du premier système commercial de télédétection spatiale du monde, la réalisation en liaison avec d'autres organismes publics français du système Télécom-1, du futur système Télécom-2 et du futur satellite militaire d'observation Hélios.

La coopération bilatérale porte sur des projets scientifiques avec les Etats-Unis (notamment le projet d'océanographie Topex-Poséidon) et l'Union Soviétique (notamment les vols habités, les télescopes Sigma et Gamma 1), la télédiffusion avec le programme franco-allemand T.D.F./T.V. SAT, la localisation et la collecte de données avec le programme Argos conduit en coopération avec les Etats-Unis. Le CNES participe également au programme international Sarsat-Cospas d'aide au sauvetage.

Le CNES a joué un rôle moteur dans la définition, l'adoption et la conduite du projet Ariane et il est également à l'origine du projet d'avion spatial Hermès.

En 1991, le budget du Centre national s'élève à 10,2 milliards de francs.

2. France Télécom et Télédiffusion de France

France-Télécom exploite les satellites nationaux de la série Télécom 1 qu'il a développés et prépare, activement, les satellites de génération suivante Télécom 2 qui devraient entrer prochainement en service. Ces satellites comprennent une charge utile spécifique, financée par le ministère de la Défense pour ses propres besoins de télécommunications. Par ailleurs, France-Télécom est partie prenante des organisations mondiales ou européennes qui exploitent un réseau de satellites tels que Intelsat, Inmarsat ou Eutelsat.

Télédiffusion de France (T.D.F.) a la responsabilité des satellites de télédiffusion T.D.F. 1 placé sur orbite dès octobre 1988 et T.D.F. 2 qui a été lancé le 24 juillet 1990.

3. L'Agence spatiale européenne (ASE)

Dans le domaine de l'observation de la Terre, la France participe aux programmes de l'ASE et les suggère parfois, comme cela a été le cas avec Météostat.

Le satellite ERS-1 a été lancé en juillet 1991. Il sera suivi par ERS-2 dont la construction a été décidée en juin 1990 avec une participation de 23 % de la France. Ces deux satellites sont à la fois expérimentaux et opérationnels. D'une part, ils utilisent des techniques nouvelles (radar spatial) qui fournissent des informations sur l'océan, les zones glaciaires et les terres émergées par tout temps. Ces techniques nouvelles doivent être validées et les informations reçues interprétées. D'autre part, la durée prévue du programme ERS (6 années) permet d'envisager des études d'évolution du paysage et de l'environnement dans des zones inaccessibles à SPOT en raison de la forte couverture nuageuse.

La France participe également au programme scientifique obligatoire de l'ASE proportionnellement à son PIB, soit 18 %. C'est au titre de ce programme qu'a été lancé en août 1989 le satellite Hipparcos, destiné à établir une carte détaillée des positions des étoiles. Ce satellite est en train de remplir sa mission en astronomie de manière tout à fait satisfaisante.

CHAPITRE II

Le transport aérien

I. LES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE INTERNATIONAL

A. UN SECTEUR ENTRÉ DANS UNE PHASE DE PROFONDES RESTRUCTURATIONS

1. Une situation préoccupante

a) Une aggravation des contraintes de production

Le transport aérien est une activité dégageant de faibles marges bénéficiaires, exposé plus que d'autres aux rigueurs des variations de conjoncture. La marge bénéficiaire des compagnies américaines a été en moyenne de 0,4 %, entre 1979 et 1983, et de 0,9 % entre 1983 et 1989.

Les entreprises aériennes sont donc particulièrement sensibles aux retournements de conjoncture. De ce fait, la flambée des prix du carburéacteur déclenchée, en 1990, par la crise du Golfe arabo-persique a représenté un véritable sinistre pour la profession.

Cependant, si les événements du Golfe ont cruellement souligné l'équilibre précaire de nombre de compagnies, ils ne constituent pas l'unique raison de leurs actuelles difficultés.

En effet, la concurrence accrue à laquelle elles se livrent sous l'influence conjuguée de la déréglementation internationale et de l'arrivée de nouveaux opérateurs principalement asiatiques, les hausses des coûts salariaux résultant de la pénurie de pilotes qu'ont engendrée les augmentations de trafic des années fastes (1986-1988), l'importance des dépenses induites par le renforcement

ou même par le simple renouvellement des flottes ont laminé les bénéfices tout en accroissant les frais. Dans un contexte de compétition aiguisée, les compagnies peuvent difficilement reporter les hausses de leurs coûts d'exploitation sur leur clientèle, sauf à prendre le risque de perdre des parts de marché.

L'ensemble de ces facteurs explique la spectaculaire dégradation de leurs résultats financiers de 1990 alors même que l'expansion du trafic se poursuivait au rythme de 5 % pour les passagers et de 3 % pour le fret, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale ⁽¹⁾.

b) Des déficits importants pour la plupart des compagnies occidentales

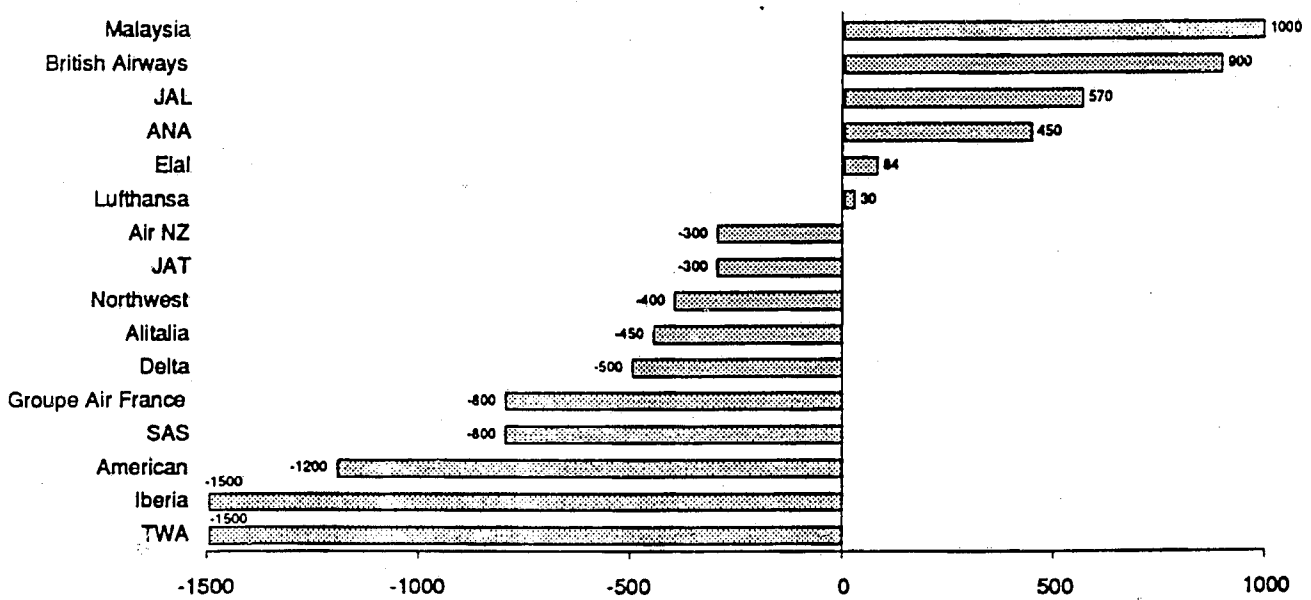
En 1988, les 202 compagnies regroupées au sein de l'Association du transport aérien international (IATA) affichaient un bénéfice record (2,6 milliards de dollars) ; en 1990 - premier exercice déficitaire depuis sept ans - elles enregistrent des pertes non moins record d'environ 2,7 milliards de dollars (après un excédent limité à 300 millions de dollars en 1989). Selon le directeur général de l'Association : *"Il s'agit là du plus mauvais résultat en quarante-six ans d'histoire de l'aviation civile depuis la Seconde Guerre mondiale"*.

A l'exception de British Airways et des compagnies d'Extrême-Orient qui se démarquent par leurs bons résultats financiers, la grande majorité des compagnies américaines ou européennes affichent sur l'exercice passé des déficits souvent compris entre 500 millions et 2 milliards de francs ainsi que l'établit le tableau ci-après :

(1) Croissance globale du trafic international et domestique pour les passagers et le fret.

Résultats des principales compagnies aériennes en 1990

(en milliards de francs)



Les perspectives pour 1991 s'annoncent encore plus mauvaises.

Sous l'effet de la crainte des attentats terroristes suscitée par l'ouverture des hostilités contre l'Irak, le trafic assuré par les compagnies mondiales a considérablement diminué : - 10 % pour le trafic international de passagers au premier semestre, - 2 % pour le fret.

Les déficits financiers vont automatiquement s'en trouver creusés. Déjà les transporteurs américains annoncent une perte d'un milliard de dollars pour les six premiers mois de l'année, à comparer au solde négatif de 63 millions de dollars enregistré un an auparavant. La compagnie allemande Lufthansa a enregistré un résultat de - 331 millions de deutsche marks (- 1,10 milliard de francs) au premier semestre, contre un léger déficit (3 millions de marks) lors de la même période l'année dernière et un faible excédent sur les douze mois de 1990.

On estime que, pour les compagnies IATA, les pertes totales - tous trafics confondus - avoisineraient 5 milliards de dollars pour l'ensemble de l'année 1991.

Un tel marasme explique la multiplication des plans d'économie mis en place par de nombreuses compagnies. Il tend également à accélérer la profonde transformation du paysage aérien international, impulsée depuis une dizaine d'années par la politique de déréglementation du secteur.

2. Des adaptations brutales aux évolutions de la conjoncture

a) La disparition d'entreprises

De nombreuses compagnies américaines et européennes connaissent, aujourd'hui, de sérieuses difficultés.

Dans notre pays, Aéro France et EAS France, compagnies de troisième niveau, sont en redressement judiciaire. En Belgique, la Sabena - société nationale - a été partiellement mise en vente.

Aux Etats-Unis, Continental, Midway Airlines, Metro Airlines se sont abritées sous le chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites.

D'autres ont déjà dû cesser leur activité. Pan Am, fleuron de l'aviation américaine, qui comptait plus de cinquante ans de vols dans le monde entier et qui avait dominé le transport aérien international de 1950 à 1970, est en train de disparaître, vendue par morceaux à ses concurrents, après s'être placée pendant six mois sous la protection de la loi américaine sur les entreprises en difficulté. Eastern Airlines, elle-même placée sous ce régime depuis mars 1989, a été purement et simplement liquidée le 18 janvier 1991. Trans World Airlines (T.W.A.) est actuellement proposée à l'achat.

En Allemagne, Lufthansa a acquis son concurrent German Wings, en faillite. En Grande-Bretagne, British Island Airways et Air Europe ont arrêté leur exploitation.

Cette évolution contribue à accentuer l'organisation oligopolistique du secteur. Aux Etats-Unis, en se portant acquéreur des principales dépouilles de Pan Am, United et Delta ont, respectivement, conforté leurs places de deuxième et de troisième

transporteur aérien du pays. Actuellement, outre-Atlantique, une demi-douzaine de compagnies assurent, à elles seules, 80 % du trafic. La tendance à la multiplication des opérateurs qui avait été observée à la fin des années 1970 et au début des années 1980, suite à la mise en oeuvre de la déréglementation, est définitivement révolue et remplacée par le développement d'une concentration intense.

b) Des plans d'assainissement draconiens

Pour assurer leur survie dans un environnement de plus en plus sélectif, les entreprises qui résistent aux chocs de la conjoncture adoptent de sévères mesures d'ajustement.

K.L.M. a annoncé 3 100 suppressions d'emplois et S.A.S. environ 5 500. British Airways prévoit, quant à elle, de procéder à 5 000 réductions de postes. Olympic Airways a mis le tiers de ses effectifs en chômage partiel.

La Sabena, en pleine déconfiture, a été, in extremis, renflouée financièrement (pour 1,02 milliard de dollars) par le Gouvernement belge au vu d'un plan de restructuration particulièrement strict. Accepté par les syndicats, ce plan, outre la disparition de 3 000 emplois, prévoit le blocage des salaires jusqu'en 1992, la réduction des heures supplémentaires, un chômage partiel dans le secteur ouvrier et l'augmentation de la productivité du personnel navigant.

Dans cette morosité générale, la récente annonce par le groupe Air France de la suppression de 3 000 emplois dans l'ensemble constitué par les compagnies Air France et UTA ne paraît donc nullement revêtir un caractère exceptionnel.

**B. UN SECTEUR MARQUÉ PAR UN PROBLÈME PERSISTANT :
L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE AÉRIEN**

Votre commission avait procédé, l'année dernière, à une analyse détaillée du problème de la congestion de l'espace aérien sur certaines routes ou au-dessus de certaines infrastructures aéroportuaires. Elle ne répétera pas cet exercice dans le présent avis.

Elle constatera simplement que cette situation préoccupante s'est encore considérablement dégradée au cours de la période écoulée. Entre 1989 et 1990, le nombre de vols retardés de plus de dix minutes au départ des aéroports français a été multiplié par plus de trois.

Le tableau ci-après retrace l'évolution inquiétante du phénomène au cours des quatre dernières années :

**NOMBRE DE VOLS RETARDÉS DE PLUS DE DIX MINUTES
AU DÉPART DES AÉRODROMES FRANÇAIS**

1987	1988	1989	1990
11 254	23 354	29 911	96 672

De plus, l'examen attentif de ces chiffres conduit à constater que la durée de ces retards tend à augmenter. En 1990, 45 % des attentes se situent entre dix et vingt minutes, 46 % entre vingt et soixante minutes et 9 % durent plus d'une heure.

Les informations disponibles pour 1991 semblent indiquer une aggravation de la tendance au cours du premier semestre : le nombre et la durée des retards ont augmenté par rapport à la même période de 1990.

De plus, pour le dernier trimestre, la grève récente des électroniciens de l'aviation civile n'a pu que considérablement aggraver cette tendance. A ce sujet, votre commission souhaite avec la plus grande vigueur que toute la lumière soit faite sur les raisons des pannes importantes qui ont affecté les équipements électroniques de navigation aérienne lors du

déroulement de ce mouvement social. La reconnaissance de la légitimité de la mise en oeuvre du droit de grève ne saurait conduire à en accepter son dévoiement.

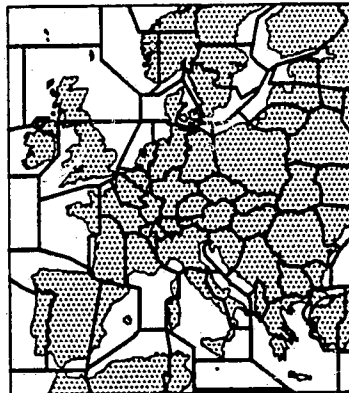
Les préjudices causés à la clientèle par ces dysfonctionnements de la gestion aérienne sont largement connus. On ignore trop souvent, en revanche, qu'ils ont des conséquences économiques considérables pour les compagnies aériennes. En 1990, les insuffisances du contrôle aérien et des capacités aéroportuaires ont coûté 380 millions de francs à la compagnie Air France soit plus du tiers de la totalité de son déficit d'exploitation sur l'ensemble de l'exercice.

Certes, votre commission note que des investissements significatifs, de l'ordre de 1,1 milliard de francs, sont prévus au budget pour 1992 pour lutter contre la saturation de notre espace aérien. Par ailleurs, 96 emplois - pour un coût de 19,5 millions de francs - sont créés dans le secteur de la navigation aérienne.

Cependant, 31 % des retards au départ de la France ont des causes d'origine étrangère. La fragmentation de l'espace aérien européen en 22 aires nationales de contrôle, l'incompatibilité des 43 centres européens de gestion de trafic qui utilisent 20 systèmes informatiques différents - et non connectés entre eux - constituent une des sources essentielles du problème.

Bien plus qu'un long discours, la carte du morcellement administratif de l'espace aérien supérieur du Vieux Continent permet de prendre conscience de l'importance des obstacles opposés à une gestion rationnelle des mouvements qui y sont opérés.

Division de l'espace aérien supérieur



La Commission des Communautés européennes a rappelé qu'il est essentiel de créer une structure centrale de gestion regroupant toutes les données et planifiant l'écoulement des déplacements d'avions, la gestion directe des feux continuant à être confiée aux centres existants. L'organisme Eurocontrol, créé en 1960 par plusieurs actuels membres de la Communauté, a été jugé, tant par la Commission de Bruxelles que par les vingt-trois Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.), le plus à même d'assumer ce rôle.

En 1990, la C.E.A.C. a donc décidé la création d'un "*Central Flow Management Unit*" devant assurer, 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 régionales de régulation.

A peine plus d'un an après avoir été décidées, ces orientations ambitieuses mais au niveau des enjeux semblent, toutefois, connaître d'importants retards de mise en oeuvre. Votre commission souhaiterait, en conséquence, être informée de l'état d'avancement du projet et apprécierait, tout particulièrement, de savoir si les instances compétentes pour le conduire ont enfin été créées et installées.

C. UNE POLITIQUE AÉRIENNE COMMUNAUTAIRE CRITIQUÉE, SUR PLUSIEURS POINTS, PAR LES COMPAGNIES EUROPÉENES

1. Les formes prises par la libéralisation du transport aérien dans la Communauté

a) *Les mesures déjà décidées*

Compte tenu de la très forte sensibilité régalienne du secteur de l'aviation commerciale, une politique commune du transport aérien, pourtant formellement prévue dès 1957 (article 84, paragraphe II du Traité de Rome), n'a été établie que tardivement.

Les premières directives communautaires en ce domaine intervinrent en 1983, soit neuf ans après que la Cour de justice européenne ait jugé que les règles du Traité de Rome s'y appliquaient. En avril 1986, la Cour -dans son arrêt dit "*Nouvelles*

Frontières"- confirmait sa position antérieure et confiait à la Commission de la C.E.E. le soin d'instruire les dossiers en cas d'infraction.

La politique menée par les autorités communautaires n'a jamais cherché à s'inspirer de l'exemple donné par l'"*Us Air Deregulation Act*" de 1978 pour préparer l'aviation civile au grand marché de 1992. Elles ont préféré procéder à un démantèlement progressif du système administratif 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, à partir de 1988, par un ensemble de mesures qualifiées de "*premier paquet de libéralisation*" et qui ont conduit à un desserrement des réglementations tarifaires ainsi qu'à une plus grande ouverture des marchés de chacun des pays de la Communauté aux offres des prestataires de services aériens de ses partenaires.

Cette première étape a été suivie d'une deuxième phase de libéralisation, engagée en juin 1990, approfondissant la voie ouverte en 1988. Elle organise une inversion des règles de fixation des tarifs présentés par les compagnies aux Etats des pays desservis : pour tous les tarifs dits élevés (105 % du prix de référence), un mécanisme de "*double désapprobation*" devant se substituer, au 1er janvier 1993, à celui en vigueur de "*double approbation*". A la même date, les restrictions bilatérales concernant les répartitions des capacités de transport entre les villes de deux Etats membres devront avoir disparu.

Enfin, pour compléter ces réformes d'importance, les ministres des transports des Douze avaient prévu qu'une troisième série de mesures vienne harmoniser les règles de concurrence et conforter celles assurant la sécurité des passagers.

b) Les nouvelles propositions de la Commission

En application des décisions antérieures, le commissaire européen en charge du secteur des transports a présenté, au mois de juillet dernier un "troisième paquet de libéralisation" ayant vocation à s'appliquer dans trois domaines : l'octroi des licences, l'accès au marché et les tarifs.

Pour rendre plus transparent l'octroi des licences par les autorités nationales, il est proposé de fixer des critères communs aux Douze pour ce qui concerne à la fois les normes de sécurité technique et les exigences de viabilité économique que devront

satisfaire les compagnies désireuses d'exercer leur activité dans un des Etats membres. Lorsque ces règles seront respectées, aucun pays de la C.E.E. ne pourra alors refuser l'octroi de licences d'exploitations aux transporteurs communautaires qui en feraient la demande.

L'accès au marché serait élargi en accompagnant la fin de l'actuel système de partage de capacité d'une généralisation de la "*cinquième liberté*" (c'est-à-dire du droit pour une compagnie de desservir à partir de son territoire plusieurs points situés sur le territoire d'autres Etats membres ⁽¹⁾ et d'une autorisation du cabotage (toute compagnie communautaire pouvant proposer des vols intérieurs dans un autre Etat membre que son pays d'origine).

Pour ce qui concerne les tarifs, le projet de la Commission aboutit à étendre le principe de la "*double désapprobation*" à l'ensemble des zones tarifaires et non plus seulement aux barèmes dits élevés.

Toutes ces mesures ont encore à être approuvées par les ministres des transports avant la fin du mois de juin 1992 pour pouvoir entrer en vigueur à l'ouverture du grand marché. Elles devraient être complétées par une série de dispositions, déjà sur la table du Conseil, visant les spécifications techniques des avions, les brevets de pilote, la répartition des créneaux horaires et les droits d'atterrissage. Pour parachever cet édifice juridique, la Commission n'a plus qu'à soumettre un projet sur les temps de vol à respecter pour les équipages.

2. Les mises en garde adressées par les compagnies européennes

Dans un livre blanc publié le 13 juin 1991, les vingt-deux transporteurs regroupés au sein de l'Association des compagnies européennes (A.E.A.) font part de leurs graves préoccupations à l'égard de plusieurs développements de la politique aérienne de la C.E.E. qui, à leurs yeux, sont de nature à affaiblir l'aviation commerciale communautaire au lieu de la conforter. Ce document souligne les insuffisances des infrastructures de transport aérien, conteste

(1) Par exemple, pour Air France, le droit sur une ligne Paris-Londres-Bruxelles d'embarquer et de débarquer des passagers à Londres.

certaines facettes de la politique commune de concurrence et n'estime pas opportun de confier à la Communauté les négociations aériennes extérieures.

a) Une dénonciation des insuffisances d'infrastructure

Considérant que le marché unifié européen favorisera l'augmentation de la demande de transport aérien, l'A.E.A. rappelle qu'on s'attend à ce que le trafic double dans le ciel du Vieux Monde d'ici à l'an 2000. Elle estime, en conséquence, qu'il existe un sérieux manque d'infrastructures adéquates tant au sol que dans les airs.

Si aucune mesure n'est prise, les capacités de piste de 22 des 46 aéroports internationaux européens seront insuffisantes avant la moitié des années 90 et 11 autres aéroports auront à faire face à un problème similaire entre 1996 et l'an 2000.

En outre, les compagnies jugent que l'actuelle fragmentation de l'espace aérien, en Europe, est la cause essentielle des difficultés auxquelles se trouve confronté le contrôle du trafic.

Selon elles, il est impératif que la Communauté s'attache à combler ces carences et prenne des initiatives afin de prévenir les graves problèmes pouvant se poser à court et moyen terme. Une intégration effective, aussi rapide que possible, du système de contrôle de la circulation aérienne et un plan d'action concret pour augmenter les capacités aéroportuaires sont tout particulièrement réclamés.

L'A.E.A. souligne, d'ailleurs, à juste titre, que : *"le fait que l'industrie de transport aérien, à l'inverse des autres modes de transport, finance sa propre infrastructure, devrait grandement faciliter l'action de la communauté dans ce domaine"*.

b) Une contestation de certaines facettes de la politique commune de concurrence

Pour l'A.E.A. : *"Le transport aérien ne peut contribuer effectivement à l'intégration européenne et répondre de manière satisfaisante aux attentes des usagers, que si la politique de la Communauté permet aux compagnies de conduire leurs affaires dans un environnement économique sain."*

De ce point de vue, certains aspects de la politique de concurrence, que Bruxelles veut instaurer, suscitent quelques inquiétudes au sein de l'Association.

Selon elle, il serait grave de croire que plus il y a de compagnies sur une route aérienne, meilleur c'est pour l'usager : *"Une politique de concurrence fondée sur la perception selon laquelle, sur de nombreuses routes à l'intérieur de l'Europe, le nombre des compagnies concurrentes doit être augmenté se révélerait économiquement irréaliste et pourrait mettre en cause la stabilité du système européen de transport aérien."*

Et, il est vrai qu'une étude de 1989 montre que même aux Etats-Unis, marché complètement intégré avec un volume de trafic plusieurs fois supérieur à celui du trafic aérien régulier entre les pays européens et avec une concurrence négligeable de la part des charters et des voies de surface, il n'existe qu'une poignée de routes domestiques sur lesquelles on trouve cinq compagnies ou plus. Il ne faut donc pas oublier que l'Europe n'a que quatre routes internationales avec plus d'un million de passagers par an, contre huit routes de ce type en Extrême-Orient et plus de vingt-cinq routes domestiques aux Etats-Unis.

Pour l'A.E.A., une condition essentielle à la réalisation du Marché Intérieur est que les objectifs de la politique de concurrence soient fondés sur les caractéristiques et les réalités économiques du secteur concerné. Or, il lui apparaît que *"jusqu'à présent, la politique de la Communauté dans le secteur aérien ne semble pas répondre à cette exigence. En effet, elle est, dans une large mesure, menée à partir de principes juridiques abstraits et de concepts bureaucratiques, au lieu de se fonder sur les réalités du marché."*

C'est pourquoi les compagnies craignent que *"la réglementation de leurs activités commerciales dans le but de maintenir ou stimuler la concurrence"* ne repose *"sur aucune justification économique valable"* mais produise *"un effet négatif sur leur situation concurrentielle"* face à leurs compétiteurs mondiaux.

Aussi, sur la très importante question de la politique d'entrée sur les routes aériennes, est-il souhaité qu'il n'y ait pas *"de discrimination positive en faveur de nouveaux entrants"* et qu'en tout état de cause, *"un débat de fond préalable"* soit organisé entre la profession et la Communauté.

De même, des normes techniques, économiques et financières élevées sont considérées comme indispensables pour éviter le risque d'intervention d'exploitants peu fiables pouvant

affecter la sécurité et déstabiliser l'économie du transport aéronautique.

En effet, l'A.E.A. estime que l'élément le plus important du grand marché intérieur est l'établissement de règles communes applicables à l'ensemble des entreprises d'aviation commerciale de la Communauté. Cette harmonisation ne devrait, cependant, ni entraver le développement des compagnies communautaires, ni être une fin en soi. Elle ne devrait être entreprise que sur une base sélective, c'est-à-dire *"seulement dans le cas où les législations, les réglementations, les pratiques nationales font obstacle à l'application des dispositions du Traité ou provoquent des distorsions de concurrence"* entre les opérateurs de la C.E.E. L'harmonisation devrait, essentiellement, viser à réduire les coûts et à limiter la bureaucratie alors que selon le président de l'Association *"c'est le contraire que nous propose, bien souvent, la Commission de Bruxelles"*.

Dans cette perspective, les signataires du Livre blanc ne manquent pas de rappeler que les plus grandes compagnies européennes sont petites comparées à quelques-unes de leurs concurrentes étrangères. Ils mettent donc vivement en garde la Communauté contre des mesures excessives qui auraient pour effet d'empêcher le transport aérien européen de se *"restructurer par voie de concentration, acquisitions et autres alliances"*:

"La C.E.E. devrait prendre conscience que l'interdiction de nouvelles formes de coopération et de concentration des compagnies peut gravement entraver le développement du Marché Commun. La C.E.E. doit rester concurrentielle, particulièrement face aux pays tiers".

c) *D'importantes réserves sur l'attribution à la Communauté des négociations aériennes extérieures*

Actuellement, pour l'exploitation des marchés aériens extérieurs à la Communauté, chacun des Douze possède son propre système de transport, sous la forme d'un réseau de services aériens réguliers, exploités à travers un ou plusieurs aéroports centraux, par une ou plusieurs compagnies basées sur son territoire. C'est pourquoi, pour le moment, le marché aérien extérieur de la C.E.E. équivaut à la somme des différents marchés aériens des Etats membres et ne peut en être dissocié, comme si la Communauté était un seul et même pays. La situation est donc sensiblement différente de celle qui sera créée, au début de 1993, à l'intérieur de la Communauté puisque les Etats membres ont décidé d'abolir, à cette date, les restrictions à la liberté de circulation existant dans cet espace commun.

La question se pose, en conséquence, de savoir si les intérêts internationaux des compagnies nationales se doivent d'être défendus par chacun des Etats membres concernés ou par la Communauté dans son ensemble.

Bien que la Communauté pèse d'un poids considérablement plus important que n'importe lequel de ses membres pris individuellement, l'A.E.A. considère qu'il n'y aurait pour les Douze aucun bénéfice majeur supplémentaire, si la Communauté devait prendre la suite des négociations qui sont actuellement conduites par les Etats membres avec les pays tiers.

La principale raison invoquée à l'appui de cette thèse est que : *"sur les marchés importants, les compagnies européennes détiennent déjà, collectivement, 50 % du trafic ou plus, disposent d'opportunités limitées et n'ont plus de droits non utilisés, alors que les compagnies des pays tiers concernés, soit ont besoin de moins d'opportunités, soit ont une balance d'opportunités en leur faveur."*

Ceci veut dire que, dans le système actuel, si on remplaçait les négociations menées au niveau des Etats membres par des négociations communautaires avec les principaux pays tiers, la Communauté ne pourrait pas raisonnablement espérer pour ses compagnies des bénéfices additionnels significatifs. Par ailleurs, l'A.E.A. souligne que, dans de telles négociations, la Communauté devrait prendre en compte les intérêts de transport aérien spécifiques à chaque Etat membre et que ceci compliquerait singulièrement le problème, en particulier si la Communauté devait décider comment distribuer aux compagnies communautaires les avantages additionnels qu'elle aurait obtenus des pays tiers.

A la lumière de ces réflexions, les transporteurs européens proposent de laisser à chacune des compagnies de la C.E.E. le soin d'exploiter les marchés extérieurs et de préserver le droit de chaque Etat à intervenir si la situation concurrentielle globale des entreprises aériennes basées sur son territoire se trouve menacée.

Ils souhaitent également voir se construire, sans délai, une politique commune pour toute l'Europe prenant pour modèle les règles communautaires et associant, aussi étroitement que possible, les autres pays européens à l'évolution de la politique aérienne de la C.E.E. afin de développer, au mieux, l'ensemble du marché européen.

Votre rapporteur estime, tout d'abord, qu'une accentuation de la concurrence sur les lignes intérieures de la Communauté est nécessaire, d'une part, pour améliorer la satisfaction des clientèles et, d'autre part, pour renforcer la compétitivité des compagnies des Douze sur le marché mondial.

Il rappelle d'ailleurs que l'excellent rapport, présenté en mai 1991 par la Commission de contrôle sénatoriale chargée d'examiner la gestion de l'entreprise nationale Air France ⁽¹⁾, avait, tout particulièrement, approfondi cette question au plan français. Il avait conclu que la concurrence aérienne était attendue par les usagers mais également par les régions et d'autres collectivités territoriales, qui avaient peu apprécié l'attitude de la compagnie tricolore lorsqu'elle avait interrompu, en novembre 1990, un certain nombre de dessertes internationales au départ de la Province.

Ceci dit, votre rapporteur ne peut s'empêcher de considérer qu'une mise en oeuvre dogmatique de la politique de la concurrence pourrait entraîner des effets pervers, préjudiciables à la réalisation des objectifs poursuivis et à la capacité des compagnies communautaires d'affronter les défis du marché mondial avec toutes les chances de succès. L'affaire "De Havilland" est une illustration de ce danger. Aussi, certaines des craintes exprimées par l'A.E.A. ne lui paraissent pas infondées.

Votre Commission souhaite, en conséquence, être informée de l'appréciation portée par le Gouvernement sur les propositions des compagnies européennes, notamment sur celles concernant les négociations aériennes extérieures, et des incidences que celles-ci ont déjà eu ou pourraient avoir sur les positions prises par la France au sein des instances communautaires.

II. LA SITUATION DES COMPAGNIES NATIONALES

A. LE GROUPE AIR FRANCE

La commission de contrôle, créée par le Sénat le 13 décembre 1990, s'est livrée dans son rapport du 15 mai 1991, précité, à une analyse approfondie du regroupement des trois plus grandes entreprises aériennes françaises - opéré le 12 janvier 1990 -

(1) Rapport Sénat n° 330 (1990-1991) présenté par M. Ernest CARTIGNY, Président de la Commission de contrôle, et de M. Serge VINÇON, rapporteur.

et a procédé à un examen détaillé de la situation du nouvel ensemble ainsi constitué.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan, qui rejoint entièrement les conclusions qu'a rendues cette commission de contrôle, ne cherchera donc point à refaire ce travail. Elle s'attachera, simplement, à rappeler les derniers résultats des sociétés composant le premier groupe français de transport aérien et à souligner les principales évolutions stratégiques de ce groupe depuis le 15 mai 1991, constatant, au passage, que celles-ci ont confirmé la pertinence des appréciations publiées par la commission de contrôle sénatoriale.

1. Les résultats traduisent une certaine progression de l'activité et de nets déficits d'exploitation

a) Le bilan du groupe

Tout comme la plupart des compagnies occidentales, le groupe Air France a été gravement affecté par le brutal retournement de conjoncture qui a marqué l'année 1990.

Certes, au total, son activité de transport de passagers - liaisons internationales et domestiques, régulières et non régulières - a progressé de 2 % et celle de fret (messagerie, poste et colis postaux) de 5,9 %.

Cependant, les hausses du prix du kérosène et des assurances causées par la crise du Golfe ont sévèrement pesé sur son **compte d'exploitation**. Le groupe a réalisé, en 1990, un chiffre d'affaires consolidé de 56,8 milliards de francs (39,6 milliards en 1989), mais a enregistré un déficit net de 712,2 millions de francs. Il convient d'ailleurs de noter qu'à périmètre constant, c'est-à-dire hors prise en compte des effets d'intégration d'UTA et d'Air Inter, le chiffre d'affaires aurait atteint 39,2 milliards de francs, soit un niveau sensiblement inférieur à celui de 1989.

Les résultats nets de chacune des compagnies aériennes du groupe Air France se sont établis comme suit :

RÉSULTATS NETS

(en millions de francs)

	1990	1989
Compagnie Nationale Air France	- 882,5	685,1
Air Inter	- 166,5	116,7
Union des Transports Aériens	- 459,8	- 134,2
Air Charter	8,9	14,5
Euroberlin	86,4	- 83,0
Aéromaritime	- 50,2	- 115,0

Les résultats du dernier exercice sont donc, incontestablement, mauvais et ceux de 1991 sont déjà largement compromis. En effet, la hantise des attentats terroristes consécutive aux affrontements armés dans le Golfe arabo-persique a entraîné, au premier semestre, une baisse de trafic de l'ordre de 5 à 10 % pour les compagnies du groupe Air France, par rapport aux six premiers mois de 1990.

Pour l'ensemble de l'année 1990, la société mère a réalisé 57,1 % du chiffre d'affaires externe du groupe. L'activité de transport aérien a représenté 78,4 % du chiffre d'affaires total de ce groupe.

A l'aune de ce dernier indicateur, le groupe Air France se place au troisième rang des transporteurs aériens mondiaux derrière American Airlines et United Airlines et au premier rang européen devant British Airways et Lufthansa. Cependant, au nombre de passagers/kilomètres transportés (trafics international et domestique confondus), l'addition des scores obtenus par les trois compagnies constituant le groupe en 1990 ne le place qu'en dixième position derrière British Airways (5ème).

b) *Les résultats des compagnies composant le groupe*

• **La compagnie Air France**

- Les trafics

Les trafics internationaux réguliers de passagers de la compagnie nationale ont augmenté de 1 % entre 1989 et 1990 et ceux de messageries de 4,9 %. Cette progression, dans la moyenne européenne pour le fret, se révèle toutefois moins forte, pour ce qui concerne les passagers, que celle enregistrée par des entreprises communautaires de dimension voisine et évoluant dans un environnement comparable. Le tableau suivant illustre cette tendance.

TRAFICS : EVOLUTION 1989/1990
(en %)

	Air France	British Airways	Alitalia	KLM	Lufthansa	Swissair	S.A.S.	Total A.E.A.
Trafic de passagers (1) (en passagers/kilomètres)	+ 1,0	+ 9,2	+ 7,6	+ 5,8	+ 15,3	+ 2,9	+ 9,1	+ 7,9
Trafic de messageries (1) (en tonnes/kilomètres)	+ 4,9	+ 3,9	+ 4,6	+ 6,7	+ 4,8	+ 4,5	+ 5,5	+ 4,8

(1) *Trafics internationaux réguliers*

Sur l'Amérique du Nord, pour le transport de passagers, Lufthansa a élargi de 0,5 % ses parts de marché et British Airways de 1,1 %, tandis qu'Air France perdait 0,2 % malgré une hausse de trafic de 7,1 %.

Pour l'ensemble de l'activité voyageurs, la croissance du trafic, en rythme annuel, est demeurée soutenue et proche de celle enregistrée sur la période faste de la fin des années 1980. La tendance s'est cependant fortement infléchie au dernier trimestre sous l'impact des tensions croissantes dans le Golfe et de la généralisation du ralentissement économique.

Cette inflexion est d'ailleurs nettement sensible pour les trafics de messagerie. En effet, l'orientation à la hausse n'a été

pour l'A.E.A. que de 4,8 % (contre 8,4 % en 1989) et de 2,3 % pour IATA (contre 6,5 % en 1989 et 7,6 % sur les cinq dernières années).

Au premier semestre 1991, les résultats ont été très perturbés par le conflit avec l'Irak : baisse de - 14,6 % du nombre de passagers/kilomètres transportés par les compagnies de l'A.E.A. en janvier/février 1990 par rapport à la même période de l'année précédente. En juin, pour les mêmes entreprises, le cumul sur les six premiers mois de l'année laissait apparaître une régression de 11,2 % du trafic international de passagers, par rapport à celui de l'exercice antérieur à la même date.

Le trafic fret s'établissait, au cumul de juin, à - 2,8 % par rapport au premier semestre de 1990.

Il est donc clair que les résultats de l'année 1991 sont fortement menacés même si la remontée progressive des trafics, espérée au second semestre, se produit.

- La situation financière

La compagnie Air France a réalisé un chiffre d'affaires de 34,4 milliards de francs en 1990, en diminution de 1,2 % par rapport à l'année précédente. Les produits d'exploitation ont été quasiment stables (+ 0,2 %) tandis que les charges d'exploitation ont augmenté de 6,8 %.

La perte nette de l'exercice, déjà signalée, se rapproche du milliard de francs.

Au cours de l'année écoulée, la compagnie a réalisé un très important programme d'investissements dont le montant s'élève à 12,05 milliards de francs, incluant notamment pour 4,93 milliards l'acquisition d'actions U.T.A., à hauteur de 71 % du capital de cette compagnie. En y ajoutant les remboursements normaux d'emprunts et divers autres besoins, le montant total à financer atteint le chiffre exceptionnel de 13,4 milliards de francs.

Les ressources propres de la compagnie ont permis de financer 52,4 % de cet important programme d'investissements. Aussi, le ratio des dettes financières nettes sur capitaux propres et quasi-fonds propres a-t-il pu être limité à 1,4.

L'endettement de la société constitue cependant une contrainte nullement négligeable, compte tenu notamment de l'importance des investissements envisagés dans les années à venir. Les dettes financières à long et moyen terme (y compris le crédit-bail)

s'évaluent à 10,58 milliards de francs pour 1990, 15,65 milliards pour 1991 et 16,15 milliards pour 1992. Elles n'étaient que de 7,26 milliards de francs en 1989.

• U.T.A.

- Les trafics

L'an dernier, compte tenu de son implantation géographique, U.T.A. a été moins touchée par les tensions dans le Golfe que la plupart de ses concurrents.

De ce fait, l'augmentation du volume de trafic assuré par les lignes régulières d'U.T.A. a, au total, été sensible puisqu'elle ressort à 9,7 % pour les passagers/kilomètres transportés et à 5,1 % pour les messageries, évaluées en tonnes/kilomètres transportées.

En 1991, en revanche, l'effet d'éviction qu'a eu la Guerre du Golfe à l'encontre du transport aérien s'est traduit très nettement dans les résultats de la compagnie. Les deux indicateurs cités précédemment s'établissent à - 11,3 % pour les passagers et à - 10,1 % pour le fret au premier semestre 1991 au regard des six premiers mois de 1990 qui, d'ailleurs, n'ont pas été les plus favorables à la société en raison des dernières répercussions des graves conflits sociaux qu'elle avait connus en 1989.

- Les résultats financiers

Si les résultats consolidés du groupe U.T.A. sont restés bénéficiaires, l'année dernière (+ 230 millions de francs), il n'en a pas été de même pour ceux de la compagnie U.T.A. qui sont à nouveau déficitaires en 1990.

Bien que le chiffre d'affaires ait progressé de 7,7 % pour atteindre 7,4 milliards de francs, l'augmentation observée d'un exercice à l'autre n'a pu faire contrepoids au renchérissement de certains coûts, notamment celui du carburant (+ 110 millions de francs). Aussi, cela a déjà été mentionné, la perte sociale de la seule compagnie U.T.A., en clôture, s'élève à près de 460 millions de francs.

L'annonce en septembre dernier de l'unification, sous la marque Air France, de l'ensemble de l'activité de transport aérien d'U.T.A. amène votre commission à se demander si les comptes de cette compagnie seront ou non, pour le prochain exercice, intégrés à

ceux de la compagnie mère et elle apprécierait d'obtenir une réponse à cette interrogation.

• Air Inter

- Les trafics

Air Inter a transporté 16,16 millions de passagers en 1990, soit 3 % de plus qu'en 1989. Au cours de l'année écoulée, son activité a notamment été marquée par :

. la poursuite du développement de son réseau intérieur, avec le lancement d'une ligne Lille-Strasbourg-Marseille et d'une ligne saisonnière entre Lille et Bastia, d'avril à septembre ;

. une augmentation du nombre de ses vols, au départ de Paris, vers Toulouse, Nice, Montpellier, Brest, Toulon, Perpignan, Strasbourg et Marseille ;

. l'ouverture, sous numéro de vol Air France, de deux nouvelles liaisons européennes : Orly-Sud/Lisbonne et Charles-de-Gaulle/Venise.

Sur l'ensemble de son réseau européen, développé depuis juin 1988 et réorienté en mars 1991 dans le cadre d'un partage des tâches au sein du groupe Air France, Air Inter a transporté plus de 260 000 passagers en 1990. Ce produit Air Inter, typiquement court/moyen courrier, devrait se révéler un instrument commercial adapté aux marchés européens en mutation sous l'effet de la réalisation progressive du grand marché intérieur communautaire.

Sur le réseau métropolitain, la compagnie continue à faire face sans fléchir à la concurrence du T.G.V. La baisse de trafic, par rapport à la situation d'avant T.G.V., peut cependant être estimée à 35 % sur Paris-Nantes et Paris-Rennes et à près de 20 % sur Paris-Bordeaux.

D'aucuns tendent d'ailleurs à faire remarquer qu'étant donné la très forte "substituabilité" entre les deux modes de transport, il serait insupportable que des entreprises ainsi en concurrence ne contribuent pas dans les mêmes proportions au financement de leurs infrastructures. Air Inter a connu de fortes augmentations de ses charges en application du principe d'un paiement intégral des coûts d'infrastructure aéroportuaire par l'utilisateur.

Votre rapporteur pour avis apprécierait que lui soit confirmé très précisément, lors des débats budgétaires, qu'un juste

équilibre existe sur ce point entre la société ferroviaire et la compagnie aérienne.

- Les résultats financiers

Le chiffre d'affaires d'Air Inter en 1990 a atteint 9,5 milliards de francs, en progression de 9,9 % par rapport à l'exercice précédent. Le résultat net a été déficitaire de 166,5 millions de francs, en raison de l'augmentation de certaines dépenses (carburant, taxes et redevances), et surtout de la chute de trafic du dernier trimestre, liée à l'attentisme de la clientèle pendant la guerre du Golfe.

Ce résultat demeure, néanmoins, le moins mauvais de ceux des trois grandes compagnies régulières composant le groupe Air France.

2. Les principales orientations stratégiques du groupe confirment la pertinence de l'appréciation portée par la commission sénatoriale de contrôle

Indépendamment du jugement nuancé qu'elle avait, tout comme votre Commission pour avis, porté sur le regroupement des trois plus grandes compagnies françaises autour d'Air France, la Commission sénatoriale de contrôle, instituée en décembre 1990, avait constaté que le nouvel ensemble ainsi constitué était handicapé par les faiblesses structurelles de l'entreprise dominante.

Elle avait relevé que la productivité de la compagnie nationale se révélait peu satisfaisante, au regard de celle de ses principales concurrentes européennes, et que sa soumission à une hiérarchie nombreuse et complexe induisait un fonctionnement trop bureaucratique, peu apte à assurer une adaptation performante aux évolutions du marché.

Elle avait dénoncé la démission et l'imprévoyance de l'Etat, tuteur et actionnaire principal d'Air France, qui n'avait pas su, en particulier, procéder à temps au renforcement du capital de l'entreprise. La commission de contrôle avait, d'ailleurs, souhaité une ouverture de ce capital social, notamment à des intérêts privés.

La fusion d'Air France et d'U.T.A. lui paraissait *"une hypothèse concevable, tant les produits offerts sont par nature*

semblables, et que les différences de marché ne paraissent pas être des obstacles majeurs à la création d'une seule unité long-courrier". Elle avait estimé que les sureffectifs étaient patents parmi les personnels au sol et que "pour le seul personnel préposé à l'embarquement et à la vente, c'est au moins à 2 000 ou 3 000 suppressions d'emplois auxquelles il faudra sans doute procéder un jour".

Elle avait, enfin, profondément regretté que, près de dix-huit mois après le regroupement, aucune mesure significative permettant de redresser le cap n'ait été prise et qu'Air France semble se satisfaire d'un immobilisme pouvant recéler d'immenses dangers sur un marché connaissant une mutation accélérée.

Depuis le 16 mai 1991, date de publication du rapport sénatorial, Air France semble enfin s'être décidée à agir. Il est vrai, qu'entre-temps, des audits de la compagnie, effectués par des consultants extérieurs, de réputation internationale, paraissent avoir conclu dans le même sens que la commission de contrôle du Sénat.

Un grand nombre de mesures prises de juin à octobre 1991, apparaissent s'orienter dans la bonne direction. Elles n'en suscitent pas moins quelques interrogations portant sur leurs modalités de mise en oeuvre.

a) Les décisions prises

Le Président d'Air France a annoncé, le 17 juillet dernier, l'entrée de la Banque nationale de Paris -établissement nationalisé- dans le capital de sa compagnie. Le 2 septembre, l'assemblée générale des actionnaires (contrôlée par l'Etat à 99,8 %) a, officiellement, autorisé Air France à augmenter son capital social dans la limite de trois milliards de francs pendant un délai d'un an. L'Etat actionnaire doit ainsi apporter deux milliards de francs et la B.N.P. un milliard. L'opération donnera donc à la B.N.P. une participation comprise entre 5 et 10 %. Outre la dotation de l'Etat et l'apport de la B.N.P., la compagnie nationale devrait procéder à l'émission de deux milliards de francs de titres d'une nature encore indéterminée, afin de renforcer de cinq milliards, au total, ses fonds propres ou quasi-fonds propres entre 1991 et 1993 et maintenir, ainsi, son ratio d'endettement à un niveau raisonnable.

Au mois de juillet, le conseil d'administration d'Air France a également approuvé le contrat de plan passé entre l'Etat et le groupe contrôlé par la compagnie. Ce contrat couvre la période 1991-1993 (le précédent signé le 14 octobre 1984 concernait les années 1984-1986).

Dans ce document, Air France s'engage à des efforts continus d'amélioration de sa productivité : outre un allègement des structures, il est prévu d'instaurer, partout où cela est possible, la plus grande souplesse, afin d'optimiser l'utilisation des moyens disponibles. Parallèlement, la modernisation de la flotte -orientation majeure de l'année en cours et de celles à venir- pourrait autoriser un freinage marqué de certaines charges d'exploitation et, en premier lieu, des dépenses de carburant.

Pour assurer la modernisation de sa flotte et faire face au développement escompté du trafic, le groupe prévoit de se doter, au cours de la période, de 66 appareils nouveaux (43 avions moyen-courriers et 23 long-courriers). Il prévoit que les achats d'avions et les autres acquisitions d'immobilisations devraient se traduire par un programme de 39,1 milliards de francs d'investissements sur trois ans. En incluant le produit net des cessions d'actifs, Air France se fixe un objectif d'autofinancement égal à 65 % des investissements à financer sur la période considérée. La capacité d'autofinancement, hors cession d'actifs, devrait représenter, en 1993, au moins 50 % des investissements programmés.

L'Etat formalise, par ailleurs, son engagement d'apporter deux milliards de francs en capital à la compagnie nationale sur l'exercice 1991. Enfin, le groupe Air France s'engage à reprendre le versement de dividendes à ses actionnaires, au plus tard au cours de l'année 1993.

Toujours au mois de juillet 1991, la compagnie nationale a fait savoir qu'à compter du 1er novembre, elle intégrerait en son sein les vols réguliers assurés vers les DOM par Aéromaritime (filiale d'U.T.A.). Les activités charter de cette entreprise ayant déjà été reprises par Air Charter (filiale d'Air France) en novembre 1990, une telle décision emporte la **disparition d'Aéromaritime**.

La solution choisie pour la filiale a ensuite été appliquée, d'une manière plus modulée, à la société mère. En septembre, la compagnie Air France a annoncé qu'elle prendrait en location-gérance, **d'ici au 1er janvier 1993, les activités de transport aérien d'U.T.A.**, afin que l'ensemble des produits long-courriers du groupe puisse être harmonisé. La société U.T.A.-Industrie continuera toutefois à développer par elle même ses activités de maintenance aérienne.

Le plan de modernisation du groupe Air France "Cap 93", dans lequel s'inscrit cette décision précise, en outre, qu'à partir du mois de janvier prochain seront progressivement mises en place de nouvelles structures qui entraîneront, d'ici la fin 1993, la **suppression d'environ 3 000 emplois** dans le nouvel ensemble Air

France-U.T.A.. Ces mesures et le non remplacement, déjà décidé pour 1990, de certains salariés sous contrat à durée déterminée ou partant en retraite visent à réaliser une économie de 1,5 milliard de francs en année pleine.

Au plan commercial, l'organisation actuelle devrait être entièrement refondue. Le principe des réseaux géographiques est abandonné. Il avait eu pour effet de dupliquer toute une série de fonctions, créant une lourdeur administrative et un morcellement des responsabilités qui avaient été déplorés par la commission de contrôle du Sénat.

La priorité est clairement donnée au marché, avec la création d'une direction générale passagers, regroupant elle-même trois directions complémentaires (programmes et lignes, service au passager, ventes). Sur le terrain, les soixante représentations régionales existantes seront refondues dans une trentaine de délégations à la taille et à l'autonomie accrues.

Le nombre de niveaux hiérarchiques intermédiaires doit être réduit à la baisse, l'objectif étant d'en supprimer, selon les secteurs, deux au minimum. La grille de classification et de rémunération du personnel au sol s'en trouvera donc totalement refondue.

Air France prévoit également de déménager son siège social à Roissy à l'horizon 1995 et son conseil d'administration a, en conséquence, donné son accord à la vente des actuels locaux du siège de la compagnie -situés près de la gare ferroviaire de Montparnasse- à la Mutuelle générale de l'Education nationale, pour 1,6 milliard de francs, un droit d'occupation étant conservé par le vendeur jusqu'en septembre 1995.

b) Les interrogations suscitées

Même s'il incline à penser que plusieurs des mesures arrêtées ont quelque peu tardé, votre rapporteur pour avis tient à souligner leur caractère à la fois courageux et nécessaire. Pour le premier semestre 1991, la compagnie Air France affiche, en effet, des pertes déjà supérieures (1,1 milliard de francs) à celles de la totalité de l'année 1990 qui avait, pourtant, été particulièrement néfaste.

Sans corrections significatives de la trajectoire suivie, dans un contexte économique aussi perturbé que celui que connaît actuellement l'aviation commerciale, il eût été à craindre que le premier transporteur aérien national finisse par plonger vers l'abîme.

La nouvelle stratégie mise en oeuvre, qui rompt nettement avec la tétanie antérieure au plan du printemps 1990, semble de nature à favoriser un redressement à condition que l'on sache mobiliser l'ensemble du personnel dans ce sursaut salutaire.

Il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'interrogations subsistent.

Quelle sera la forme que prendra l'émission de deux milliards de titres qu'Air France doit émettre au plus tard avant octobre 1992 ? La solution retenue permettra-t-elle à des intérêts privés de s'agréger au capital de l'entreprise et de participer à son conseil d'administration ?

Par ailleurs, il ne semble pas que l'Etat ait versé à la compagnie nationale la **dotation** en capital de deux milliards de francs à laquelle il s'est engagé. A quelle date ce versement sera-t-il effectué ? Quelles raisons s'opposent au déblocage des fonds ?

Parallèlement, nul n'ignore qu'U.T.A. est une des rares sociétés françaises d'importance dotée du **statut de coopérative ouvrière de main-d'oeuvre**. En raison de ce statut particulier, plus de 10 % des droits de vote au sein de l'assemblée générale de l'entreprise appartiennent aux salariés et ceux-ci sont intéressés aux résultats de leur compagnie.

Cette situation particulière amène à se demander si les intérêts du personnel seront suffisamment pris en compte par le contrat de location-gérance, Air France étant à la fois loueur et propriétaire de la structure louée. Par ailleurs, si le processus engagé devait aboutir à une fusion complète des deux compagnies -notamment par apport des actifs d'U.T.A. à Air France- comment les salariés d'U.T.A. seraient-ils indemnisés des conséquences de la disparition de leur compagnie ?

L'incertitude pèse également sur le sort qui sera réservé aux **équipages techniques d'Aéromaritime**. Ces équipages, parfaitement formés au pilotage des Boeing 767, doivent, en effet, être intégrés aux effectifs d'Air France en conservant le bénéfice de leur ancienneté, en application des dispositions du code du travail qui s'appliquent dans une telle circonstance.

Or, les règles de la "**seniorité**" qui conditionnent l'avancement dans la compagnie nationale et associent le salaire à la taille des avions pilotés, compliquent singulièrement l'accueil des pilotes d'Aéromaritime. Un copilote d'Air France possédant une ancienneté supérieure à celle d'un commandant d'Aéromaritime aura vocation à piloter un Boeing 767 antérieurement sous la

responsabilité de ce commandant qui, lui, sera relégué au rang de copilote avec tous les inconvénients que cela peut comporter en termes de rémunération et de carrière. Comment ces problèmes seront-ils résolus ? Les rémunérations et les responsabilités seront-elles déconnectées ?

Sur toutes ces questions, votre commission souhaiterait vivement obtenir les éclaircissements les plus nets, afin de pouvoir apprécier, en toute connaissance de cause, les conséquences des dernières décisions prises par le groupe Air France.

Elle apprécierait également tout particulièrement de savoir si la compagnie nationale sera laissée libre de mener à bien sa stratégie courageuse, certaines réactions du Gouvernement ayant laissé planer quelques doutes sur le sujet.

De ce point de vue, votre rapporteur tient à faire remarquer qu'en ce qui concerne Air France, la diminution des émoluments du président de la compagnie n'aurait sans doute pas le caractère exemplaire que d'aucuns ont cru pouvoir lui conférer. Son salaire est, en effet, loin de se situer parmi les premiers de l'entreprise. Bien au contraire : **en 1990, la rémunération du président se classait à la 273^{ème} place dans la hiérarchie salariale de l'entreprise**, ce qui, de manière plus lapidaire, signifie que 272 commandants de bord étaient mieux payés que lui par la société qu'il dirige.

Pour bien clarifier les idées, votre rapporteur pour avis considère donc qu'il est dans l'obligation de rappeler que la rémunération brute annuelle d'un **commandant de bord d'Air France, qui pilote, en fin de carrière, un Boeing 747**, s'est élevée, en moyenne, à 1 080 000 francs (un million quatre vingt mille francs) en 1990, pour environ 613 heures de vol dans l'année (soit un peu moins de 12 heures hebdomadaires en moyenne).

Certes, il ne faut pas méconnaître que ces personnels connaissent des servitudes d'éloignement qui ne sont pas négligeables : le nombre de jours en courrier pour un mois complet d'activité varie entre 15 et 19 jours et sur des vols long-courriers, ces journées s'effectuent en dehors du domicile (sur vols moyen-courriers, l'éloignement correspond à une moyenne mensuelle de cinq nuits passées hors du domicile). Il ne faut cependant pas croire, pour autant, que lorsque la fin de leur service intervient à l'étranger, ils sont abandonnés par leur entreprise. Pour l'année 1990, le coût des dépenses engagées à l'étranger par le personnel navigant technique (2 500 personnes environ) et couvertes par la compagnie (hébergement, repas, transports locaux), représentait à peine moins de 150 millions de francs.

Le montant annuel brut des cent premiers salaires de pilotes versés par la compagnie, en 1990, s'élève à plus de 120 millions de francs, somme à laquelle il convient d'ajouter les charges patronales qui représentent 34 % de ce montant.

Au vu de ces chiffres et en raison du fait que la compagnie affirme n'avoir jamais payé aucune heure de grève au cours des dernières années, il est vraisemblable que les cinq jours de grève effectués par les pilotes de ligne d'Air-France en 1990 aient été, à l'unité, ceux qui, en France, cette année-là, ont coûté le plus cher à des grévistes.

Votre rapporteur pour avis ne conteste nullement ici ni la légitimité de rémunérations importantes pour des personnels, dont la compétence est unanimement reconnue et dont les responsabilités sont écrasantes, ni, a fortiori, l'exercice du droit de grève par des salariés bénéficiant d'un statut confortable.

Il estime simplement que, si pour limiter les suppressions de poste prévues par la compagnie, la recherche d'autres modes de gains de productivité peut être souhaitée, ce n'est pas en rognant sur le salaire du président qu'on les obtiendra mais, plutôt, en luttant contre la sous-utilisation du personnel navigant technique, si clairement démontrée par le rapport de notre commission de contrôle chargée d'examiner la gestion d'Air France.

C'est pourquoi, il demande à être informé sur les mesures que la compagnie Air France et le Gouvernement envisagent de prendre en ce sens.

B. LES COMPAGNIES DITES DE "TROISIEME NIVEAU"

1. Les transporteurs régionaux

a) Leur situation

Au 30 juin 1991, vingt-deux compagnies aériennes françaises ne faisant pas partie du groupe Air France exploitent, le plus souvent au départ de la province, quelque deux-cents lignes régulières qui desservent le territoire national (70 villes) et l'étranger.

En 1990, ces compagnies ont transporté environ 3,3 millions de passagers (contre 3 millions en 1989), dont 1,66 (contre 1,36 en 1989) sur leurs propres lignes et 1,64 million pour le compte des compagnies Air France et Air Inter. Elles ont assuré leurs prestations avec une flotte totale de 199 appareils d'une capacité variant de 100 sièges pour TAT et Air Littoral à 7 sièges pour Finist'Air.

Leur chiffre d'affaires global s'est établi en 1990 à 3,7 milliards de francs, en progression de 27 % par rapport à 1989. Notons cependant que le chiffre d'affaires correspondant au seul transport aérien de passagers ne représente que 75 % de ce montant et que les vols réguliers pour compte propre n'y participent qu'à hauteur de 37,5 %. Outre les opérations de frètements, les activités annexes telles que la formation, l'entretien, le transport de marchandises et le négoce d'avions occupent une part de plus en plus importante de la production des compagnies régionales.

L'année dernière, elles ont dégagé un résultat net global de 42 millions de francs en diminution de 20 % par rapport à 1989. Les subventions qu'elles ont reçues, dans le cadre de conventions signées avec les collectivités et organismes consulaires locaux intéressés, s'élèvent, en 1990, à 77 millions de francs.

Malgré un nombre important de compagnies, le secteur du transport aérien régional reste fortement concentré. Quatre entreprises TAT, Air Littoral, la C.C.M. et Brit'Air ont transporté, en 1989, 89 % du trafic total et exploitent à ce jour les deux tiers des lignes régulières régionales.

TAT demeure d'ailleurs la plus importante société de la branche avec 1 700 salariés (sur 3 500 pour l'ensemble), 2,2 milliards de chiffre d'affaires et 62 millions de bénéfices, 45 avions (dont 42 de plus de 30 places) et près de 2 millions de passagers transportés.

En application de l'accord d'octobre 1990 entre la Commission européenne, le Gouvernement français et Air France, la compagnie nationale a cédé, en 1991, les parts du capital social de TAT (35 %) qu'elle avait acquises, en juin 1989, à une filiale du Crédit national (25 %) et 10 % à la holding familiale propriétaire du reste des actions (10 %).

b) Le développement de leurs réseaux

La décision prise unilatéralement par Air France, en novembre 1990, d'interrompre quelque cinquante dessertes internationales qu'elle assurait au départ de la Province, a conduit

plusieurs compagnies régionales à reprendre certaines de ces lignes. Actuellement, 16 de ces liaisons (*liste en annexe 1*) sont exploitées par de nouveaux transporteurs : 9 par Air Littoral, 3 par Brit'Air, 2 par TAT et 2 par Alsavia.

En outre, l'accord précité avec la C.E.E., qui avalisait le rachat d'U.T.A. par Air France, prévoyait de soumettre à la concurrence d'autres compagnies françaises quarante liaisons internationales exploitées par le groupe Air France, ainsi que 8 lignes domestiques et 10 lignes internationales dont les droits de trafic étaient détenus conjointement par Air France et U.T.A.

Pour les trente premières lignes internationales attribuées en février et en avril 1991, huit compagnies ont fait des offres de service, trois compagnies exploitant déjà des lignes régulières (TAT, Air Littoral, et la compagnie Air Outre-Mer), les cinq autres étant des compagnies dont l'activité était jusque-là principalement du vol à la demande (Minerve, Air Liberté, E.A.S., Euralair, T.E.A.). TAT a, à cette occasion, reçu 11 lignes, dont 8 au départ de Paris et 3 au départ de la province. A la suite, Air Littoral en a reçu 7 autres au départ de Paris.

Air Littoral a commencé, à la fin du premier semestre, l'exploitation de 4 des 7 lignes reçues. Le trafic observé est encore faible, étant donné la date récente de leur ouverture. TAT n'a pas encore ouvert les lignes qui lui ont été attribuées. Elle prévoit de le faire courant 1992.

c) Les perspectives financières

1991 devrait être pour les compagnies régionales une année difficile. Le ralentissement de la croissance, constaté au premier semestre, s'il se confirme, rendra les charges financières, liées à l'investissement et au développement de nouvelles lignes, difficiles à supporter.

De ce fait, des rapprochements entre compagnies régionales exploitant des appareils et des réseaux similaires pourraient avoir lieu. De même, la perspective de la mise en oeuvre des dispositions prévues dans le "troisième paquet" de libéralisation du transport aérien communautaire et la nécessité de disposer de fonds propres suffisants pourraient également inciter, d'ici 1993, les compagnies régionales à rechercher des alliances avec des entreprises aériennes de plus grande taille.

L'entrée, en juin 1991, de la compagnie néerlandaise K.L.M. à hauteur de 35 % dans le capital d'Air Littoral, où elle obtient

ainsi une minorité de blocage, est sans doute une préfiguration de cette tendance.

2. Les compagnies charter

La composante charter du transport aérien a connu en 1990 une année très perturbée. L'activité, qui avait déjà connu une baisse de croissance en 1989 par rapport à 1988, a fortement subi, dès le mois d'août, les conséquences de la crise du Golfe. Les neuf compagnies françaises de transport à la demande, qui effectuent une importante partie de leur trafic dans les pays riverains de la Méditerranée, ont été victimes de nombreuses annulations de la part des tours-opérateurs. Seules les liaisons vers les départements d'outre-mer ont connu une activité satisfaisante. La croissance totale de l'activité des compagnies charter, en heures de vol, est passée de 35 % en 1989 à 8 % en 1990.

Les données du premier semestre 1991 font apparaître un ralentissement encore plus net (- 17 % par rapport aux données des six premiers mois de 1990).

En termes de chiffre d'affaires, un tassement est également constaté, mais dans une proportion moindre : la progression est de 12,4 % en 1990 contre 21,5 % en 1989. Le chiffre d'affaires global atteint 5,63 milliards de francs.

La plupart des compagnies ont une situation financière préoccupante, voire catastrophique. C'est le cas, notamment d'Europe Aéro Service qui a déposé son bilan en mai 1991.

Le marché charter moyen-courrier s'avérant de plus en plus déprimé, les compagnies cherchent de nouveaux débouchés, en particulier sur le charter long-courrier et les lignes régulières.

La société la plus importante du secteur est Minerve. En 1990, elle a réalisé 19 500 heures de vol dont 64 % en long-courrier.

Sa situation financière, très dégradée depuis 1989, a amené, en avril 1990, l'entrée du Club Méditerranée dans son capital par le biais d'une très forte augmentation des fonds propres qui sont, en deux temps, passés de 15 millions à 185 millions de francs.

Suite au rachat, en février 1991, du groupe Aquarius - principal actionnaire de la compagnie Air Liberté- par le Club Méditerranée, il a été, un temps, envisagé la fusion de Minerve SA et

d'Air Liberté. En raison des lourdes pertes accusées par Minerve, suite à la mise en oeuvre de ses droits de trafic sur la liaison Paris-Nice à un moment où la guerre du Golfe faisait encore sentir ses effets, ce projet semble, aujourd'hui, abandonné. En revanche, il est désormais prévu une fusion entre Minerve et Air Outre-Mer, filiale du Crédit lyonnais.

En 1991, dans le cadre de l'ouverture de certaines lignes à la multi-désignation de compagnies françaises, Minerve a été autorisée à exploiter trois lignes régulières internationales en Europe ainsi que trois sur le Pacifique (Paris-Bangkok, Paris-Ho chi Minh-Ville, Paris-Papeete) et deux sur les Etats-Unis (Papeete-Los Angeles et Paris-San Francisco).

CHAPITRE III

Les aéroports français

I. AÉROPORT DE PARIS

A. DES RÉSULTATS POSITIFS QUI TENDENT A S'INFLÉCHIR

1. Le trafic : croissance en 1990, régression au début de 1991

Pour 1990 et les cinq premiers mois de 1991, les trafics de voyageurs et de marchandises enregistrés par les plateformes parisiennes s'établissent comme suit :

TRAFIC VOYAGEURS ET MARCHANDISES EN 1990 (hors transit)

	Passagers (en millions)	Variation 1989/1990	Fret (en milliers de tonnes)	Variation 1989/1990
ORLY	24,20	+ 0,4 %	254,5	+ 2,6 %
ROISSY	22,09	+ 8,9 %	617,8	+ 5,7 %
TOTAL	26,29	+ 4,3 %	872,3	+ 4,7 %

TRAFIC VOYAGEURS ET MARCHANDISES POUR LES CINQ PREMIERS MOIS DE 1991
(transit direct inclu)

	Passagers (en millions)	Variation 1990/1991	Fret (en milliers de tonnes)	Variation 1990/1991
PARIS (1)	16,43	- 10,8 %	346,9	- 4,7 %
LONDRES (2)	21,14	- 13,8 %	346,2	- 10,4 %
FRANCFORT	9,90	- 11,5 %	424,2	- 6,6 %

(1) Orly + Charles de Gaulle

(2) Heathrow + Gatwick + Stansted

L'analyse des chiffres fournis permet de constater que si, en 1990, la croissance du trafic de passagers s'est quelque peu tassée (+ 4,3 % contre + 10 % en 1989), en revanche, les mouvements de fret ont connu une accélération de leur progression (+ 4,7 % contre + 2,6 % en 1989).

Il n'en demeure pas moins que les deux activités connaissent une décroissance prononcée au début de 1991, la tendance étant moins forte pour les marchandises que pour les voyageurs. Le phénomène est toutefois général ; les autres grandes plateformes européennes se trouvent également touchées. Les flux aéroportuaires ne sont, en effet, que le reflet de la prospérité du transport aérien et ces résultats traduisent la forte baisse de fréquentation qu'il subit du fait de la guerre du Golfe.

Pour 1991 et 1992, les estimations d'A.D.P. le conduisent à prévoir une évolution de - 3,8 % et + 9,2 % pour le trafic de passagers ainsi que de + 2 % et + 10 % pour celui de marchandises.

2. Des indicateurs financiers bien orientés

Pour les deux derniers exercices, les résultats financiers globaux sont retracés dans le tableau suivant :

RÉSULTATS FINANCIERS (en millions de francs)

	1989	1990	1990/1989
Produits	5.081	5.557	+ 9,8 %
Charges	4.804	5.167	+ 7,6 %
Résultat après impôt	277	410	+ 48,0 %

Le résultat 1989, grevé d'une opération exceptionnelle, nécessite une correction pour faire apparaître la réalité des opérations courantes. En effet, le résultat corrigé serait de 495 millions de francs si l'on exclut une provision de 255 millions de francs constituée suite à la notification d'un redressement fiscal.

Les investissements d'Aéroport de Paris ont connu une forte croissance en 1990 (1,46 milliard de francs en 1990 contre 995 millions en 1989) en raison, essentiellement, du financement des travaux de construction du troisième module de l'aérogare n° 2 sur l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

L'examen du ratio que constitue le montant des dettes à long et moyen terme rapporté au chiffre d'affaires démontre un allègement de la charge d'emprunts jusqu'en 1989 (de 0,98 en 1985 à 0,66 en 1989) et une stabilisation en 1990 (0,67), ce qui prouve une bonne maîtrise des contraintes d'investissements.

B. DEUX PERSPECTIVES CONTRASTÉES

1. La mise en service du VAL devrait améliorer la desserte d'Orly

Orlyval, inauguré en octobre 1991, est un métro automatique conçu par Matra-Transport. Il circule sur une voie propre et met en correspondance Orly-Sud et Orly-Ouest avec la ligne B du RER à Anthony.

Il place Orly à trente minutes du coeur de Paris et ce avec une rupture de charge modérée à Anthony. Il devrait donc favoriser la poursuite du développement de l'aéroport du Sud parisien.

2. La suppression des ventes hors taxes pour les vols intra C.E.E. risque d'affecter les comptes d'A.D.P.

L'instauration du marché unique européen et les projets d'harmonisation juridique et fiscale remettent en cause les fondements mêmes du régime applicable aux "*duty free shops*" d'aéroports et les ventes de biens en exonération de T.V.A. et de droits indirects réalisées dans la Communauté européenne.

Si la suppression des ventes hors taxes aux passagers intra C.E.E. est effective dès 1993, A.D.P. estime son manque à gagner, en francs valeur 1991 et sur la base des prévisions de trafic au 1er juin 1991, à 230 millions de francs en 1993, 245 millions de francs en 1994, et à des montants croissant les années suivantes en fonction de l'augmentation du trafic.

La perte peut donc être estimée à 2,4 % des recettes et à près de 12 % de la capacité d'auto-financement (telle que prévue pour 1991).

Cette perte interviendrait alors que la croissance du trafic, liée en partie à la libéralisation du transport aérien, devrait requérir de la part d'Aéroport de Paris de lourds investissements de capacité.

Cependant, la suppression des ventes hors taxes, dès le 1er janvier 1993, est subordonnée :

- à la création d'un marché unique sans frontières fiscales,
- à une décision des pays membres de taxer les ventes faites à des voyageurs dans le pays de départ.

Or, compte tenu des réticences d'un certain nombre d'Etats sur ce second point et des retards dans la mise en oeuvre du premier point, il n'est pas certain que la suppression des ventes hors-taxes intra C.E.E. intervienne dès 1993 en dépit de la volonté, sans cesse réaffirmée, de la France de voir aboutir ce projet à cette date.

En outre, la nouvelle présidence européenne du Conseil des ministres des transports s'est déclarée favorable à une période de transition, de l'ordre de cinq ans, pendant laquelle la Commission étudierait les conséquences économiques de cette suppression, permettant ainsi aux Etats membres de prendre des mesures d'adaptation.

Au cours de cette période, Aéroport de Paris devrait donc être incité à faire en sorte que la réduction de son chiffre d'affaires soit aussi limitée que possible, en modifiant la gamme des produits offerts à la vente en zone publique et en augmentant ses activités soumises à redevances ou génératrices de recettes directes.

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

A. UN RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE

1. Les aérodromes métropolitains

L'ensemble des aéroports de province français a enregistré en 1990 plus de 33,5 millions de passagers, ce qui représente une croissance de 4,4 % par rapport à 1989 marquant ainsi un net ralentissement par rapport à ces dernières années (croissance de 10,5 % en 1989 par rapport à 1988).

Cette évolution, moins favorable que par le passé, est apparue dès l'été 1989 mais s'est manifestée durant toute l'année 1990. Elle s'est accentuée au cours du deuxième semestre du fait de la crise du Golfe.

Dans ce contexte, le classement des aéroports de Province a peu changé en 1990. On peut relever néanmoins :

- la confirmation de la première place de Nice (5 725 000 passagers et + 2,8 %) aux dépens du second, Marseille (4 983 000 passagers et + 1,5 %);

- l'excellente progression du trafic de Bâle-Mulhouse (+ 15,8 %);

- la régression du trafic de Nantes (- 5,5 %) explicable pour partie par la concurrence du T.G.V. ; Nantes reste dans le club des aéroports de plus d'un million de passagers mais cède la huitième place à Montpellier (+ 8,1 %).

Il est à craindre pour 1991 que le résultat de l'activité aéroportuaire soit le plus mauvais réalisé depuis de nombreuses années puisqu'après cinq mois d'exploitation, le trafic est en recul de près de 10 % par rapport à 1990.

Par ailleurs, en dépit de fortes augmentations des mouvements de fret enregistrées à Strasbourg (+ 16,9 %), Nantes (+ 10,6 %) et Bâle-Mulhouse (+ 10,3 %), cette activité reste marginale sur la plupart des plateformes. En effet, le fret avionné transitant par les aéroports de province n'a représenté que 14 % du fret total, soit plus de six fois moins que sur les seules plateformes parisiennes.

2. Les plateformes d'outre-mer

Dans les DOM, le niveau moyen de l'évolution du trafic de voyageurs en 1990 (+ 6,3 %), supérieur à celui observé en métropole, reste inférieur à ce qui avait été enregistré au cours des deux exercices précédents (+ 7,4 % en 1989, + 13 % en 1988). Dans les TOM, l'activité a été inférieure à celle de 1989 (- 3,4 %).

Dans les départements d'outre-mer, l'activité fret s'est en général assez bien comportée en 1990 mise à part la stagnation observée à Saint-Denis-de-la-Réunion (+ 0,6 %). Le recul significatif observé à Pointe-à-Pitre (- 12 %) doit en effet s'apprécier par rapport

à la très forte hausse de 1989 (fret généré par les suites du passage du cyclone Hugo : reconstruction, solidarité nationale...).

Dans les territoires d'outre-mer, Tahiti continue de chuter. Par contre, Nouméa enregistre pour la deuxième année consécutive une bonne progression, après la stagnation de de 1988.

B. LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES

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

- Nice : modernisation et réaménagement de l'aérogare n° 1 et construction du deuxième module de l'aérogare n° 2 ;

- Marseille : réaménagement et extension de l'aérogare. La première phase qui concerne la zone nationale a été engagée en 1990 ; l'achèvement de l'opération est prévu pour fin 1995 ;

- Lyon : construction d'une seconde piste, construction d'un parking enterré de 1 200 places et extension des aérogares internationale et nationale.

*

* *

Après qu'une partie de ses membres eut estimé qu'il convenait de rejeter le projet de budget en raison des maladresses gouvernementales dans l'affaire "De Haviland", la commission des affaires économiques et du Plan, suivant son rapporteur, a donné un avis favorable à l'adoption, pour 1992, du budget annexe de l'aviation civile ainsi qu'à celle des crédits du transport aérien et de l'espace, à la condition expresse que le Gouvernement s'engage à laisser Air France mener à bien son plan de redressement.

ANNEXE 1
Lignes au départ de la province suspendues par Air France
et attribuées à d'autres compagnies

LIGNE	COMPAGNIE
Bordeaux-Lisbonne Bordeaux-Porto Marseille-Madrid Marseille-Lisbonne Marseille-Bruxelles Montpellier-Bruxelles Toulouse-Porto Nice-Dublin Nice-Manchester	AIR LITTORAL
Toulouse-Bruxelles Nantes-Milan Nantes-Düsseldorf	BRIT AIR
Nice-Athènes Nice-Berlin	T.A.T.
Mulhouse-Barcelone Mulhouse-Amsterdam	ALSAVIA