

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1987, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale [8^e légis.] : 363 et annexes, 395 (annexe n° 23), 397 (tome X), 400 (tome VIII) et T.A. 43
Sénat : 66 et 67 (annexe n° 21) (1986-1987).

SOMMAIRE

	Pages
CHAPITRE I : LES TENDANCES DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE.....	5
A. L'EVOLUTION DU TRAFIC.....	5
1) Les résultats d'ensemble.....	5
a) En 1985.....	5
b) Sur les premiers mois de 1986.....	5
2) Les résultats par compagnies.....	6
B. LES PROBLEMES LIES A LA DEREGLEMENTATION	8
1) Le premier bilan de la déréglementation américaine....	8
2) Les problèmes liés à la déréglementation du trafic européen.....	8
 CHAPITRE II : LES GRANDES COMPAGNIES AERIENNES FRANCAISES	 11
A. LA SITUATION DES COMPAGNIES.....	11
1) Air France	11
a) L'évolution du trafic.....	11
b) Les résultats financiers.....	13
c) Les problèmes de l'ouverture des liaisons avec les départements et territoires d'outre-mer	14

2) Air Inter	16
a) <i>Le niveau du trafic</i>	16
b) <i>Les résultats financiers</i>	19
c) <i>Les problèmes liés à la desserte de la Corse</i>	20
3) L'Union des transports aériens (U.T.A.)	23
a) <i>Le trafic</i>	23
b) <i>Les résultats financiers</i>	25
B. LES PROBLEMES DES COMPAGNIES AERIENNES...	27
1) Le prix du carburant	27
2) Les problèmes de sûreté	28
3) La navigation aérienne	28
4) Les contraintes liées à l'emploi de certains personnels	28
C. LA SOCIETE «AEROPORT DE PARIS».....	29
1) Le trafic	29
a) <i>Activité en 1985</i>	29
b) <i>Les perspectives</i>	30
2) La situation financière	31
3) Les problèmes de sûreté	33
D. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE.....	36
1) La société nationale des industries aérospatiales	36
a) <i>Le programme ATR 42</i>	36
b) <i>Les activités de la division hélicoptères</i>	38
c) <i>Les programmes Airbus</i>	40
2) La S.N.E.C.M.A.	44
a) <i>L'activité en 1985 et au premier semestre de 1986</i> ...	44
b) <i>Les perspectives de développement des programmes</i>	47

CHAPITRE I : LES TENDANCES DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC

1) Les résultats d'ensemble

a) En 1985

Sur la base des données fournies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, la croissance du trafic aérien mondial s'est poursuivie en 1985 selon un rythme plus faible que l'année précédente, 5,2% contre 8,5% pour 1984.

Cette croissance masque une forte disparité. Alors que le trafic en «passagers kilomètres transportés» enregistrait une progression de 7% contre 7,1% en 1984, le trafic fret en «tonnes kilomètres transportées» stagnait avec une variation annuelle de -0,4% contre 13% pour l'année 1984.

Selon les estimations de l'Association internationale des transporteurs aériens, les compagnies régulières ont enregistré un bénéfice d'exploitation de 4 milliards de dollars et dégagé 1 600 millions de dollars de résultat net. Ces données bien qu'inférieures à celles de 1984, restent positives et marquent une consolidation après la période difficile 1980-1983.

Au regard de cette évolution, les compagnies françaises ont dégagé des résultats financiers positifs, en augmentation continue depuis plusieurs années, ce qui devrait les placer dans des conditions plus favorables pour affronter les problèmes de financement du renouvellement de leurs flottes.

b) Sur les premiers mois de 1986

Pour les cinq premiers mois de 1986, les estimations font apparaître un net fléchissement du trafic kilométrique de passagers alors que le trafic fret enregistre une croissance plus marquée.

Lors du premier semestre de 1986, les résultats sont très inégaux pour les compagnies françaises. Ainsi pour Air France, la variation du trafic est négative pour ce qui concerne les passagers (- 3,6%) et positive pour le fret (+ 9,7%); pour U.T.A. à l'inverse, la variation est positive pour les passagers (+ 5,3%) et négative pour le fret (- 11,5%); pour Air Inter, la croissance du trafic de passagers est importante.

2) Les résultats par compagnies

Les caractéristiques économiques et financières de l'activité des principales compagnies mondiales sont données par le tableau suivant :

LES PRINCIPALES COMPAGNIES MONDIALES - RÉSULTATS 1985

(Classement selon le nombre de passagers kilomètres transportés)

	Passagers kilomètres (millions)	1985/84 %	Passagers (milliers)	1985/84 %	TKT Fret Poste (millions)	1985/84 %	Résultat net (millions \$)	Recettes d'exploitation (millions \$)	Effectifs	Variation annuelle %
AEROFLOT	187 495	2,3	112 484	2,5	2 820	2,7	-	-	-	-
AMERICAN	71 018	20,2	41 165	20,7	432	- 37,3	5 859	322,6	42 162	+ 10,0
UNITED	66 999	- 10,8	38 113	- 7,6	594	- 28,3	4 920	- 88,2	46 408	+ 3,1
EASTERN	53 322	12,7	41 662	9,9	446	25,0	4 815	6,3	44 285	+ 8,5
TWA	51 649	13,4	20 876	13,0	587	- 5,4	3 861	- 193,1	28 695	+ 4,8
DELTA	48 395	11,2	39 804	6,6	547	2,4	4 738	156,7	39 406	+ 6,8
PAN AM	43 977	- 3,8	13 183	- 7,0	807	- 13,8	3 090	51,7	24 537	- 6,6
BRITISH AIRWAYS	42 163	11,2	17 355	8,7	1 164	3,4	4 669	304,4	37 955	+ 4,9
JAL	37 299	4,9	14 649	0,4	2 563	2,4	3 300	29,7	20 565	- 0,6
NORTHWEST	35 947	13,0	14 539	10,0	1 294	8,2	2 650	72,9	16 651	+ 9,6
AIR FRANCE	28 649	2,2	12 499	3,7	2 391	3,6	4 331	80,4	35 431	+ 0,6
CONTINENTAL	26 388	50,4	16 165	45,2	272	26,9	1 731	64,3	13 517	+ 31,2
LUFTHANSA	24 439	- 0,3	15 880	3,6	2 413	5,8	4 309	25,6	34 905	+ 7,3
AIR CANADA	22 735	1,6	11 222	- 0,8	780	6,7	1 949	- 10,6	21 969	+ 1,2
SINGAPORE	21 676	7,0	4 911	2,5	981	2,1	-	-	9 919	-
ALL NIPPON	18 999	2,5	24 282	1,3	215	8,3	1 808	29,9	10 851	+ 1,9
KLM	18 476	6,0	4 826	4,0	1 396	0,0	1 785	88,6	20 287	+ 4,8
IBERIA	17 928	6,0	13 161	4,8	510	13,0	1 938	- 53,1	24 585	+ 1,5
PEOPLE EXPRESS	17 638	42,3	11 907	30,8	-	-	928	- 20,1	4 000	-
QANTAS	17 311	7,1	2 549	8,5	676	13,1	1 334	125,3	12 673	+ 5,3
REPUBLIC	17 232	25,9	17 465	14,5	170	23,4	1 734	177,0	15 200	+ 13,4
ALITALIA	16 906	7,7	12 752	7,6	758	10,2	2 413	29,6	20 417	- 0,5
WESTERN	16 800	10,9	9 062	9,1	223	- 2,2	1 307	67,1	10 247	- 0,2
SAUDIA	15 857	0,1	11 035	- 4,9	455	3,1	1 988	-	25 546	+ 3,3
US AIR	15 659	18,8	19 278	13,1	91	26,2	1 749	109,8	13 787	+ 10,1
FLYING TIGER	-	-	-	-	3 704	- 0,5	1 109	- 44,2	6 658	- 1,8
FEDERAL EXPRESS	-	-	-	-	953	32,4	2 031	-	33 622	+ 8,4
AIR INTER	5 787	3,6	10 629	3,7	493	3,8	787	8,7	7 077	+ 0,7
UTA	4 932	- 0,5	863	1,3	467	- 9,2	762	85,8	6 851	+ 3,3

7

B. LES PROBLEMES LIES A LA DEREGLEMENTATION

1) Le premier bilan de la déréglementation américaine

L'« Airline deregulation act » voté en octobre 1978 par le congrès américain a ouvert aux compagnies la possibilité d'obtenir des droits de trafic sur tous les itinéraires et d'établir une tarification à l'intérieur de fourchettes de prix beaucoup plus larges qu'auparavant.

Cette évolution juridique n'a pas été sans incidence sur le trafic américain : en dépit de nombreuses faillites et d'une tendance à la concentration, le nombre de compagnies aériennes a augmenté et leurs tarifs ont baissé.

Ces résultats ont été obtenus à la fois en comprimant les coûts salariaux -au détriment des personnels navigants- et en concentrant les vols sur des plages horaires plus réduites, ce qui a augmenté le coefficient de remplissage des avions mais a contribué dans le même temps à multiplier les retards au départ des vols. Bien que concernant les Etats-Unis, ce phénomène n'a pas été sans incidence sur l'aviation civile européenne.

Les progrès de productivité dégagés par les compagnies américaines ont mis l'ensemble des compagnies européennes en difficulté sur l'Atlantique Nord. Ces compagnies rencontrent une vive concurrence de la part des sociétés américaines et enregistrent des résultats négatifs alors que le trafic passagers transporté continue de croître (+ 2% au premier trimestre). L'A.E.A. (Association des transporteurs aériens européens) prévoit une baisse de 4% du trafic passagers en 1986 pour les compagnies membres de cette association.

Dans ce contexte, les problèmes liés à la déréglementation du trafic européen prennent une acuité nouvelle.

2) Les problèmes liés à la déréglementation du trafic européen

Dans un intéressant article, publié dans I.T.A. Magazine (mai 1986), le Président de l'Union des transports aériens, M. René LAPAUTRE évoquait le problème de la déréglementation européenne en faisant valoir que l'Europe disposait de nombreux atouts qui devaient lui permettre de mettre en place une déréglementation devenue inévitable :

– l'importance du marché aérien européen et ses promesses de développement,

- le nombre et la puissance des compagnies,
- les intérêts des industries aéronautiques.

Dotée d'institutions communautaires et de règles concernant la liberté de circulation des personnes et des capitaux et le droit d'établissement, l'Europe devait définir au-delà des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Etats une politique de transport aérien comme elle l'a fait dans d'autres domaines.

Dans un arrêt du 30 avril 1986, la Cour de justice des Communautés européennes a fait un premier pas en ce sens en condamnant les pratiques concertées de certaines compagnies en matière de tarif.

Le 18 juin dernier la Commission européenne a adopté un ensemble de propositions destinées à trouver un point d'équilibre pendant les quatre prochaines années entre la dérégulation à l'américaine et la situation actuelle.

Les principaux éléments de ces propositions sont les suivants :

- Tarifs

Les compagnies aériennes seraient autorisées à demander l'homologation unilatérale de leurs tarifs et à pratiquer les tarifs qui leur semblent mieux répondre à la situation du marché, à condition que les recettes couvrent les coûts directs de la compagnie sur la route considérée. La possibilité de tarifs réduits serait explicitement prévue.

- Capacité

La répartition de la capacité sur une route ne devrait plus être automatiquement décidée. L'idée centrale est que les Gouvernements ne devraient intervenir que lorsque la part de marché de leur compagnie aérienne sur une route donnée tombe en-dessous de 25% du trafic.

- Concurrence

La Commission a défini les catégories d'accords qui à son avis pourraient bénéficier d'une « exemption de l'interdiction ». Il s'agit notamment des accords concernant : l'attribution d'emplacements et de créneaux horaires dans les aéroports; l'achat et la distribution de billets; l'accès à la gestion par ordinateur des réservations; l'entretien et l'approvisionnement au sol; le traitement des bagages, du fret et des colis postaux.

Le rapporteur de la commission a émis le voeu que ces mesures soient effectives en 1992.

L'entrée en vigueur d'un véritable marché commun du transport aérien est rendue plus difficile par le fait que l'organisation de l'aviation civile européenne repose sur des accords gouvernementaux bilatéraux. Les compagnies ont fait des propositions, parallèles mais non identiques à celle de la Commission, qui permettraient de faire évoluer le cadre rigide de ces accords : flexibilité de chaque catégorie de tarifs à l'intérieur de marges et introduction d'un degré de souplesse dans le partage des capacités qui s'effectue aujourd'hui sur la base d'une parité entre les compagnies des pays signataires.

En toute hypothèse, une avancée progressive de la déréglementation apparaît nécessaire.

En effet, outre les pertes de marché des compagnies européennes que l'on constate déjà sur l'Atlantique Nord, les données relatives à l'accroissement de la productivité des compagnies montrent que les compagnies, comme K.L.M. ou British Airways, dont les gouvernements ont conclu des accords de déréglementation ont fait des progrès importants en ce domaine.

Eléments de production, d'effectif, de productivité et leurs variations depuis 1978 pour quelques compagnies internationales comparables

	Production en EPKT			Effectif total			Productivité EPKT/Effectif		
	1978	1985	Variat. %	1978	1985	Variat. %	1978	1985	Variat. %
Pan Am	43 477	47 719	+ 9,7	26 964	24 537	- 11,0	1 612	1 945	+ 20,7
British Airways...	40 536	46 803	+ 15,5	54 645	37 955	- 30,5	742	1 233	+ 66,2
Air France.....	29 678	40 538	+ 36,6	32 173	35 431	+ 10,1	922	1 144	+ 24,1
Lufthansa	24 622	36 587	+ 48,6	29 400	34 905	+ 18,7	837	1 048	+ 25,2
KLM	16 410	25 019	+ 52,5	17 812	20 287	+ 13,9	921	1 233	+ 33,9
Iberia.....	15 615	20 126	+ 24,9	23 116	24 585	+ 6,4	676	819	+ 21,1
Alitalia.....	14 513	20 661	+ 32,2	17 040	20 417	+ 19,8	852	1 011	+ 18,7
Swissair.....	12 298	17 794	+ 28,4	14 777	17 683	+ 19,7	832	893	+ 7,3
SAS	12 606	14 058	+ 11,5	16 231	19 421	+ 19,7	777	729	- 6,2
UTA.....	6 539	7 267	+ 11,1	7 241	6 851	- 5,4	903	1 061	+ 17,5
Air Inter.....	3 055	5 882	+ 92,5	4 891	7 077	+ 44,7	625	831	+ 33,0

Source : IATA + Air Inter

**CHAPITRE II :
LES GRANDES COMPAGNIES AERIENNES FRANCAISES**

A. LA SITUATION DES COMPAGNIES

1) Air France

a) L'évolution du trafic

L'évolution du trafic fait apparaître une distorsion entre les résultats positif du fret (+ 10,1%) et négatif des passages (- 3,6%).

RESEAUX	PKT (millions)			FRET (milliers de TKT)		
	1986	1985	Variation en %	1986	1985	Variation en %
Subsonique	12 470,1	12 925,9	- 3,5	1 278 895	1 161 089	+ 10,1
Amérique Nord	2 158,2	2 561,0	- 15,7	461 645	454 749	+ 1,5
Amérique Sud	759,0	780,3	- 2,7	119 588	96 077	+ 24,4
Asie	1 942,9	1 894,6	- 2,6	400 807	330 861	+ 21,1
Afr. Océan Ind.	1 750,9	1 721,5	+ 1,7	148 639	119 388	+ 24,5
Antilles	1 833,4	1 805,0	+ 1,6	60 272	60 427	- 0,3
Europe.....	1 721,8	1 772,7	- 2,9	25 366	22 330	+ 13,5
Prov. Europe	327,3	321,7	+ 1,9	1 138	1 231	- 7,6
Afrique du nord.....	965,9	1 030,0	- 6,2	11 629	10 737	+ 8,3
Proche-Orient.....	521,3	551,4	- 5,5	41 167	55 391	- 25,7
Métropole.....	378,3	380,6	- 0,6	1 309	1 154	+ 13,4
Caraïbes	98,5	96,1	+ 2,5	3 699	4 206	- 12,1
Supersonique.....	121,2	135,7	+ 4,6	63	50	+ 26,0
TOTAL COMPAGNIE	12 591,3	13 061,6	- 3,6	1 278 958	1 161 139	+ 10,1

Cette dernière tendance s'explique par une forte baisse des vols sur l'Amérique du Nord (-15%) principale destination du réseau. A un moindre degré, des diminutions négligeables ont été enregistrées sur l'Afrique du Nord (-6,2%) et sur le Proche-Orient (-5,5%). En revanche, l'activité de Concorde a fait apparaître une progression tant du nombre de passagers (+4,6%) que du fret (+26%).

L'activité passagers d'Air France la situe dans la moyenne du trafic comparé des principales compagnies européennes au premier semestre de 1986.

**RESULTAT DE TRAFIC COMPARES DE SEPT COMPAGNIES AERIENNES
MEMBRES DE L'AEA (trafic international)**

Cumul 6 premiers mois	PKT (millions)		Variation en %	FRET (milliers de TKT)		Variation en %
	1986	1985		1986	1985	
KLM	8 822	8 530	+ 3,4	719 692	697 683	+ 3,2
Suissair	6 102,3	6 080,6	+ 0,4	329 300	320 600	+ 2,7
Lufthansa	11 127,8	10 715,7	+ 3,8	1 332 796	1 115 320	+ 19,5
Airitalia	5 533,3	5 894,3	- 6,1	398 490	356 897	+ 11,7
British Airways	17 063,7	18 186,6	- 6,2	592 218	538 066	+ 10,1
Ibéria	5 951,5	6 085,5	- 2,2	238 351	231 883	+ 2,8
Air France	10 251,8	10 750,2	- 4,6	1 210 033	1 090 817	+ 10,1

La part du trafic international (hors Antilles et métropole) assuré par Air France dans l'ensemble de trafic international acheminé par les compagnies A.E.A. a représenté au cours du premier semestre 1986 :

- pour le trafic passagers : 11,7% (au lieu de 12,1% pour les six mois 1985)

- pour le trafic fret 20,3% (au lieu de 19,9% pour six mois 1985).

La position d'Air France s'est donc dégradée en matière d'activité passagers et améliorée en terme de transport de fret par rapport à la période correspondante 1985.

b) Les résultats financiers

En 1985, la compagnie a dégagé un résultat bénéficiaire de 728,9 millions de francs, en très nette amélioration par rapport à celui de 1984 (533 millions de francs).

Ce résultat net a été obtenu après un prélèvement de 68 millions de francs pour la participation des salariés et de 486 millions de francs d'impôt sur les bénéfices, deux éléments qui n'avaient pas pesé sur les résultats de l'exercice précédent.

Ces données intègrent également une charge résiduelle de 23,5 millions de francs pour la desserte de la Corse et un bénéfice net (après compensation des coûts d'investissement par l'Etat) de 44,4 millions de francs au titre de l'exploitation supersonique.

L'amélioration des comptes de la compagnie peut être observée sur les comptes primaires, puisque l'excédent brut d'exploitation s'élève à 4 131 millions de francs (13,6 % de la production) contre 3 937 millions de francs en 1984.

Après déduction des charges financières nettes (829 millions de francs, soit 2,7 % du chiffre d'affaires, contre 3,4% en 1984), le résultat courant avant impôt atteint ainsi 1 211 millions de francs (contre 686,5 millions de francs en 1984).

Du fait des bénéfices dégagés, la capacité d'autofinancement (2 841 millions de francs) est restée élevée. Les investissements (2 182 millions de francs) et les remboursements d'emprunts ont ainsi été couverts à plus de 80% par l'autofinancement.

Dans la ligne des objectifs financiers fixés dans le plan à moyen terme d'Air France, les ratios de situation financière se sont améliorés; le rapport endettement/fonds propres s'établit à 1,3 contre 1,9 en 1984.

Au total, depuis 1982, le redressement de ce ratio est particulièrement spectaculaire.

Endettement (en MF)	1982	1983	1984	1985
Dettes à long terme.....	5 863	4 835	4 289	2 871
Crédit-bail.....	4 505	6 260	6 358	5 055
Autres dettes.....	681			1 071,6
TOTAL.....	11 049	11 095	10 647	8 998
Ratio endettement/fonds propres	4,57	3,1	1,9	1,2

Pour 1986 et par rapport au budget prévisionnel de la compagnie, établi courant décembre 1985 et qui aboutissait à un résultat net de 400 millions de francs, les estimations actuelles conduisent à un bénéfice net accru qui ne devrait pas être inférieur à 600 millions de francs.

Cette extrapolation résulte de multiples facteurs, dont les principaux sont les suivants :

- en négatif, les progressions du trafic et de la recette unitaire ont été moins fortes que celles prévues dans le budget et les recettes ont subi l'incidence de la dépréciation du dollar vis-à-vis du franc français ;

- à l'opposé, la forte baisse du dollar (7,25 francs en moyenne sur le premier semestre, contre 8,50 francs prévu au budget) et du prix du carburant a allégé sensiblement les dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissements de la compagnie.

c) Les problèmes de l'ouverture des liaisons avec les départements et territoires d'outre-mer

L'exploitation des lignes desservant les départements d'outre-mer est caractérisée par une saisonnalité et une directionnalité exceptionnelle, qui sont très pénalisantes pour l'économie de la desserte assurée par la compagnie nationale Air France.

C'est ainsi que sur les Antilles, 41 vols hebdomadaires en B 747 sont nécessaires pendant les périodes de pointe pour répondre aux besoins des usagers, alors que 10 vols sont suffisants pour répondre à la demande de la semaine la plus creuse. Cette saisonnalité très forte nécessite l'exploitation d'appareils peu utilisés le restant de l'année, ainsi que la formation des équipages correspondants.

Ce phénomène s'accompagne d'une forte directionnalité du trafic. De nombreux Antillais résidant en métropole souhaitent en effet mettre à profit leurs vacances pour retourner aux Antilles. Il y a donc une très forte demande au départ de la métropole dès le début des congés scolaires et en sens inverse, une demande tout aussi importante vers la métropole à la fin de ces congés, et notamment début septembre, juste avant la rentrée. Pendant ces périodes d'été, les coefficients d'occupation varient de 98%(sens fort) à 20% (sens creux) pour la compagnie nationale.

Il y a lieu également de noter l'existence d'une réduction de 50% pour les enfants, qui constituent une part non négligeable du trafic (11% sur les Antilles, 13% sur la Réunion) d'Air France.

Les contraintes de service public ont conduit à une grande fragilité économique de ces dessertes, sur lesquelles la compagnie nationale a

enregistré des déficits de 121,6 millions de francs en 1982, 150 millions de francs en 1983 et 96 millions de francs en 1984. L'Etat a compensé totalement les déficits de 1982 et 1983, comme le prévoyait le contrat d'entreprise 1981-1983. Pour 1984, une compensation partielle de 41 millions de francs a été versée à la compagnie nationale, le contrat de plan, 1984-1986 signé avec Air France ne prévoyant plus d'automatisme de la couverture du déficit, mais un examen des mesures de redressement à envisager. En 1985, l'équilibre économique a pu être atteint, grâce notamment à la baisse du coût du carburant.

Le Gouvernement s'est engagé à libéraliser le système de desserte des Antilles et de l'Ile de la Réunion, jusqu'ici assuré au départ de la métropole par la seule compagnie nationale Air France. Cet objectif doit toutefois tenir compte du caractère de service public de ces liaisons, en particulier de la nécessité d'assurer l'acheminement des originaires des D.O.M. travaillant en métropole et retournant en vacances, avec leur famille dans leur département d'origine.

Pour cette raison, les pouvoirs publics ont décidé de n'autoriser sur ces liaisons que les compagnies françaises qui accepteraient de respecter les conditions posées dans un « cahier des dispositions communes ». Ce cahier vise à répartir équitablement les contraintes de service public, dont il ne serait pas envisageable de laisser la charge et le coût à la seule compagnie nationale Air France.

Les compagnies Point Air (dont l'affréteur principal est l'association Le Point) et Minerve (dont l'affréteur est Nouvelles Frontières) ont ainsi accepté, par conventions signées avec l'Etat, de s'engager à respecter le cahier des dispositions communes mentionné ci-dessus, et en particulier à offrir des réductions tarifaires de 50% aux enfants et à participer, par une offre accrue, au transport du trafic en période de pointe.

Cependant, compte tenu de l'importance de la saisonnalité du trafic il a été convenu que les obligations relatives à la desserte des périodes de pointe s'appliqueront avec une certaine progressivité.

Compte tenu des engagements ainsi souscrits, les compagnies Minerve et Point Air ont été autorisées dès le 30 juin à ouvrir, comme elles en avaient fait la demande :

- des liaisons Paris-Antilles (Minerve);
- une liaison Nice-La Réunion pendant la période de pointe (Point-Air).

Ces autorisations ont été délivrées, dans l'immédiat, jusqu'au 31 décembre 1986, dans l'attente de la mise en place définitive du nouveau schéma de desserte des départements d'outre-mer, qui se traduira par la signature de conventions triennales entre les compagnies intéressées et l'Etat.

Tout en approuvant le principe de la rupture du monopole sur ces lignes, votre commission souhaite que les conventions triennales à conclure entre l'Etat et les compagnies concernées imposent à ces compagnies des contraintes proches de celles que la compagnie nationale supporte. Il semble en effet difficile à votre commission d'admettre que l'introduction d'une concurrence s'effectue en n'imputant pas les mêmes sujétions aux compagnies mises en compétition.

Par ailleurs, l'Etat, par le biais de la fixation des dates de vacances scolaires dans certaines académies et des dates de congés dans certaines entreprises publiques, devrait permettre un étalement du trafic constaté lors des périodes très réduites de pointe.

2) Air Inter

a) Le niveau du trafic

Le trafic passagers réalisé par Air Inter en 1985 et au premier semestre de 1986 sur ces principales liaisons fait l'objet des tableaux ci-après.

1985

Relations	Passagers payants		Coefficient de remplissage %
	Unités	Evolutions 85/84 %	
<i>Paris-Marseille*</i>	1 392 816	+ 2,4	69,2
<i>Paris-Toulouse*</i>	1 267 044	+ 4,7	71,6
<i>Paris-Bordeaux*</i>	931 744	+ 6,1	70,4
<i>Paris-Nice**</i>	893 801	=	65,8
<i>Paris-Strasbourg</i>	569 810	+ 10	70,4
<i>Paris-Montpellier</i>	534 363	+ 7,3	67,6
<i>Paris-Lyon</i>	432 484	- 6,6	55,3
<i>Paris-Toulon</i>	381 131	+ 1,3	63,2
<i>Paris-Nantes</i>	351 774	+ 8,9	61,6
<i>Paris-Pau</i>	310 084	+ 7,8	68,3
<i>Paris-Perpignan</i>	282 383	+ 0,2	64,9
<i>Paris-Brest</i>	269 569	+ 5,9	70,4
<i>Paris-Biarritz</i>	264 641	+ 5,2	66,6
<i>Paris-Grenoble</i>	242 385	- 8,5	58,3
<i>Paris-Nimes</i>	227 479	+ 2,3	63,8
<i>Paris-Mulhouse</i>	221 365	+ 7,9	63,4
<i>Paris-Lorient</i>	141 650	+ 5,4	62,8
<i>Paris-Clermont</i>			
<i>Ferrand</i>	130 375	+ 5,9	64,8
<i>Marseille-Bastia**</i>	123 397	- 4,6	71,5
<i>Marseille-Ajaccio**</i>	118 080	+ 1,8	70,2
<i>Lille-Lyon</i>	112 089	+ 2,5	65,1
<i>Lyon-Nice*</i>	108 961	+ 1,8	63,8
Total toutes lignes confondues	10 629 119	+ 3,7	66,3

* Y compris les vols protocole Air France, Air Inter.

** Lignes exploitées conjointement par Air France et Air Inter, les chiffres indiqués ne concernent que l'activité Air Inter.

1^{er} semestre de 1986

Relations	Passagers payants		Coefficient de remplissage %
	Unités	Evolutions 86 /85 %	
<i>Paris-Marseille*</i>	752 732	+ 5,7	70,9
<i>Paris-Toulouse*</i>	697 186	+ 7	73,4
<i>Paris-Bordeaux*</i>	517 291	+ 9,1	72,7
<i>Paris-Nice**</i>	478 181	+ 9,5	65,6
<i>Paris-Strasbourg</i>	323 795	+ 10,6	71,2
<i>Paris-Montpellier</i>	275 020	+ 6,2	67,8
<i>Paris-Lyon*</i>	224 362	- 0,5	57,7
<i>Paris-Toulon</i>	189 583	+ 13,4	62,3
<i>Paris-Nantes</i>	192 529	+ 8,1	58,6
<i>Paris-Pau</i>	171 705	+ 7,6	64
<i>Paris-Perpignan</i>	138 205	+ 8,6	64,1
<i>Paris-Brest</i>	147 724	+ 10	71,3
<i>Paris-Biarritz</i>	135 459	+ 16,7	65,3
<i>Paris-Grenoble</i>	138 645	+ 1,4	60,7
<i>Paris-Nîmes</i>	120 343	+ 6,9	64,6
<i>Paris-Mulhouse</i>	128 397	+ 13,7	66,2
<i>Paris-Lorient</i>	76 220	+ 16,1	64,4
<i>Paris-Clermont</i>			
<i>Ferrand</i>	73 784	+ 8,7	66,7
<i>Marseille-Bastia**</i>	60 471	+ 5,3	73,4
<i>Marseille-Ajaccio**</i>	56 188	+ 3,1	68,4
<i>Lille-Lyon</i>	64 351	+ 13	71,3
<i>Lyon-Nice*</i>	58 604	+ 9,9	67,5
Total toutes lignes confondues	5 713 000	+ 8,5***	67,2

* Y compris les vols protocole Air France, Air Inter.

** Lignes exploitées conjointement par Air France et Air Inter, les chiffres indiqués ne concernent que l'activité Air Inter.

*** Le rythme d'évolution du trafic est supérieur à la prévision (l'objectif pour 1986 est une progression de 7,7 du trafic par rapport à 1985).

Les résultats globaux des six premiers mois de 1986 sont en forte progression par rapport au premier semestre de 1985 (+ 8,5%), en raison du développement de la clientèle voyageant pour motifs personnels.

Le nombre de passagers transportés par Air Inter en 1985 sur les lignes en concurrence avec le T.G.V. reste inférieur de 6% à celui de 1981 (année de mise en service, en septembre, du premier tronçon du T.G.V.) alors que dans le même temps le trafic a progressé de 39% sur les autres lignes du réseau exploité par Air Inter.

Sur Paris-Lyon, qui est la ligne la plus affectée par le T.G.V., le trafic a baissé de 52% en 1985 par rapport à 1981. Cependant, les résultats du premier semestre 1986 montrent pour la première fois une stabilisation du nombre de passagers transportés.

Face à la concurrence du T.G.V. la compagnie Air Inter a privilégié le maintien du nombre de fréquences offertes en substituant des modules de moindre capacité (Mercurie de 150 places) aux appareils gros porteurs (Airbus de 314 places).

Par ailleurs la compagnie mène une politique commerciale visant d'une part à fidéliser la clientèle d'affaires notamment par des formules d'abonnement avantageuses, et d'autre part, à élargir sa clientèle voyageant pour motifs personnels grâce au maintien à un niveau peu élevé des tarifs réduits et à l'augmentation du nombre de vols ouverts à ces catégories de passagers.

La compagnie Air Inter estime que le T.G.V. Atlantique, qui devrait entrer en service fin 1989, devrait avoir un impact moins important que le T.G.V. sud-est, les gains de temps étant moins importants.

Seules trois lignes radiales (Rennes, Nantes et peut-être Bordeaux) sont susceptibles de subir un impact suffisant pour que soit sensiblement remis en cause leur schéma de desserte.

Cependant Air Inter n'envisage pas pour le moment de réduire a priori la capacité offerte sur ces lignes.

b) Les résultats financiers

Les résultats financiers d'Air Inter en 1985 ont été les suivants : (réf. 1984)

- recettes commerciales hors taxes 5 506,6 millions de francs + 12,4%
- chiffre d'affaires hors taxes 5 684,3 millions de francs + 12,4%
- résultat net après impôt 64,7 millions de francs

– marge brute d'autofinancement 531,5 millions de francs + 35,9%

– Ratio de rentabilité nette : le bénéfice net représente 1,1% (0,05 en 1984) de la somme chiffre d'affaires hors taxes + produits financiers.

En 1985, les lignes bénéficiaires ont été les suivantes :

– lignes radiales : entre Paris et Ajaccio-Bastia-Biarritz-Bordeaux-Brest-Calvi-Clermont-Ferrand-Limoges-Marseille-Montpellier-Mulhouse- Nice-Pau-Rennes-Strasbourg-Toulouse,

– ligne transversales : Lyon-Bordeaux, Lyon-Lille, Lyon-Nantes, Lyon-Nice, Lyon-Toulouse, Lille-Nice, Nice-Strasbourg, Lille-Strasbourg,

. soit 23 lignes bénéficiaires sur un total de 53.

Les résultats financiers provisoires du premier semestre 1986 sont bénéficiaires et en progression par rapport à ceux du premier semestre 1985. L'évolution positive de la marge brute d'autofinancement confirme cette tendance favorable.

c) Les problèmes liés à la desserte de la Corse

En 1985, les résultats d'exploitation d'Air France et d'Air Inter avant compensation et avant impôt ont été déficitaires de 132,4 millions de francs. Les résultats des liaisons Paris-Corse se sont nettement redressés (– 10,8 millions de francs de pertes en 1985, contre – 25,4 millions de francs en 1984). Sur le bord à bord, en application du principe de continuité territoriale, les tarifs mis en place afin de réduire le handicap de l'insularité sont inférieurs en valeur absolue et en niveau kilométrique à ceux pratiqués sur les lignes métropolitaines équivalentes et ne permettent pas de couvrir des coûts d'exploitation aggravés par la faiblesse des distances. Il en est résulté en 1985 un déficit de 121,6 millions de francs.

Le tableau ci-après précise la répartition de ce déficit entre les deux compagnies en 1985 (en millions de francs, avant compensation pour le bord à bord).

1985

LIAISONS	Air France	Air Inter	Air France + Air Inter
Paris-Corse	– 21,6	+ 10,8*	– 10,8
Bord à bord	– 77,9	– 43,7	– 121,6
Total	– 99,7	– 32,9	– 132,4

* Avant impôt.

Le montant des subventions allouées et la partie du déficit restant à la charge des compagnies depuis 1982 (en millions de frncs courants) sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

	1982	1983	1984	1985	1986
Résultats avant subvention Air France + Air Inter	- 85,7	- 99,4	- 106,1	- 121,6	
Subvention totale.....	65,7	68	80	83,6	83,6
dont Air France	42,7	46	51,9	52,9	n.d.
dont Air Inter	23	22	28,1	30,7	n.d.
Résultat net Air France + Air Inter	- 20	- 31,4	- 26,1	- 38	

Le problème demeure donc essentiellement celui de la desserte « bord à bord » entre le continent et la Corse.

La création d'un office des transports de la région Corse peut contribuer à y apporter une solution.

Un convention signée le 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de Corse a défini, conformément à la loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse: les compétences et les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et le continent. Elle arrête notamment les modalités d'évolution de la dotation forfaitaire versée par l'Etat au titre de la continuité territoriale et la liste des liaisons prises en compte.

L'office des transports de la région Corse, créé par la loi du 30 juillet 1982, assure la mise en oeuvre de la convention Etat-région en passant des conventions particulières avec les compagnies concessionnaires. Il peut en outre modifier, dans certaines limites, la répartition de la dotation entre les transports maritimes et aériens.

L'office des transports et les compagnies négocient actuellement la conclusion de conventions particulières qui devraient être signées avant la fin de l'année. Des dispositions transitoires ont été adoptées tant avec le G.I.E. Air France/Air Inter qu'avec la compagnie T.A.T..

En raison de la forte saisonnalité de la demande et des pointes journalières très marquées, la politique suivie par les compagnies consiste à offrir une desserte régulière de base ajustée sur le trafic des mois creux, à la compléter par des vols additionnels pour les pointes et à la renforcer au fur et à mesure que le trafic augmente. Ainsi la desserte régulière des programmes est-elle sensiblement plus étoffée que celle des programmes d'hiver.

Néanmoins, les autorités régionales corses font valoir que, comme pour les D.O.M., le développement d'un important courant de trafic à la demande serait de nature à accroître la fréquentation touristique de l'île, en favorisant le développement des «tours-voyages» comme cela a été fait, notamment aux Baléares.

Votre commission souhaite que cette demande soit étudiée en prenant en considération les contraintes de service public des compagnies qui desservent régulièrement la Corse.

d) Le problème de la desserte d'Orly

L'an dernier, votre commission avait appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'améliorer la desserte de l'aérogare d'Orly, en fonction de la concurrence accrue du T.G.V..

Les perspectives d'amélioration de cette desserte restent vagues comme en témoigne la réponse faite à une question posée par votre rapporteur sur ce point :

«Le ministre délégué, chargé des transports, a confirmé le 18 juin dernier la mission confiée à Monsieur le Président du Syndicat des transports parisiens, d'étudier l'amélioration de la desserte, par les transports en commun, des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Pour ce qui concerne la plateforme d'Orly, deux échéances ont été fixées :

- pour le 30 septembre 1986, présentation des propositions applicables à court terme d'amélioration des services offerts, par une meilleure coordination technique et tarifaire, n'entraînant pas de dépenses supplémentaires notables,

- pour la fin de l'année 1986, établissement d'une synthèse des premiers résultats des études menées en vue de la réalisation à moyen terme de nouvelles liaisons, totalement ou partiellement en site propre, entre les aérogares de la plateforme, Paris et les principaux pôles d'attraction régionale.

S'il n'est pas possible de présager les conclusions de la mission actuelle, on peut cependant rappeler les solutions techniques étudiées jusqu'ici.

Pour le court terme, mise en direct sur l'autoroute A6 du service Orly Bus (ligne 215) avec en parallèle la création d'une desserte entre le terminus du métro à Villejuif et Orly.

Pour le moyen terme, diverses solutions d'amélioration des dessertes ferrées ont été envisagées ;

- . liaison par navette bus en site propre (plateforme TVM) entre les aéroports et la gare S.N.C.F. de Choisy-le-Roi (ligne C du R.E.R),
- . prolongation de la ligne C du R.E.R. (service Orly rail) depuis Rungis,
- . prolongation de la ligne B du R.E.R. depuis Antony,
- . prolongation du métro depuis Villejuif en souterrain ou par un autre système aérien (Aramis ou VAL). »

3) L'Union des Transports Aériens (U.T.A.)

a) Le trafic

Les données du trafic d'U.T.A. pour 1985 et pour le premier semestre de 1986 sont stables :

RESULTATS DE TRAFIC UTA ANNEE 1985 - 6 MOIS 1986

SECTEURS	PASSAGERS		T KM	T KM
	Nombre	PKT (000)	Fret (000)	totales transportées
AFRIQUE				
(Avions PAX + Cargo)				
- année 1985	507.063	2.416.350	392.824	619.534
- 6 mois 1986	238.412	1.134.494	177.278	283.811
EXTREME ORIENT				
- année 1985	147.877	1.716.103	54.041	217.341
- 6 mois 1986	72.477	856.590	24.404	105.891
TRANSPACIFIQUE				
(LOS ANGELES - PAPEETE PAPEETE - HONOLULU)				
- année 1985	97.150	639.597	8.980	69.649
- 6 mois 1986	60.324	382.606	4.600	40.788
TRANSPACIFIQUE SUD				
- année 1985	89.827	300.178	14.336	42.555
- 6 mois 1986	50.834	157.881	7.195	21.955
NOUMÉA / TOKYO				
- année 1985	20.858	145.505	7.031	20.787
- 6 mois 1986	10.869	75.802	3.088	10.224
TOTAL COMPAGNIE				
- année 1985	862.775	5.217.734	477.213	969.866
- 6 mois 1986	432.916	2.607.372	216.555	462.668

Par ailleurs, la compagnie a décidé d'élargir son réseau.

En 1985, la ligne Papeete-Honolulu a été ouverte à partir du 31 juillet à raison d'un vol par semaine en DC 8 affrété à la compagnie américaine Hawaiian Airlines. Cet appareil a été remplacé par un DC 10 d'U.T.A. à compter de juin 1986.

La compagnie prévoit aussi d'ajouter à partir d'octobre 1986 l'escale de Toulouse sur la ligne Paris-Abidjan une fois par semaine. Elle devrait également ouvrir dans le courant du deuxième semestre 1986 une liaison Paris-Papeete via San Francisco, nouvelle escale obtenue pour le pavillon français après un an de négociations gouvernementales avec les Etats-Unis.

Enfin, U.T.A. comme Air France a demandé à bénéficier de l'ouverture des nouvelles escales de Miami et de San Francisco dégagé par la révision récente des accords franco-américain en matière de navigation aérienne.

S'agissant de San Francisco, le Gouvernement a décidé de tenter une expérience de multidésignation dont il tirera les leçons dans un an.

Durant cette période, il est possible également que voie le jour une nouvelle compagnie polynésienne à vocation internationale; il conviendra alors de la définir en concertation avec Air France et U.T.A..

Pour ce qui concerne Miami, Air France a demandé à exploiter cette liaison dès l'hiver prochain; pour sa part U.T.A. semble également intéressée mais n'a pas encore précisé les conditions dans lesquelles elle souhaiterait faire cette liaison. En fonction des arguments qui lui seront présentés et de l'intérêt du pavillon français, le Gouvernement décidera des suites à donner à une éventuelle demande formelle de l'U.T.A.. En tout état de cause Air France sera autorisée à ouvrir cette route qui complète naturellement le réseau qu'elle exploite déjà tant vers l'Amérique du Nord que dans la zone Caraïbe.

b) Les résultats financiers

En 1985, la compagnie U.T.A. a enregistré un chiffre d'affaires de 6 587 millions de francs, en progression de 8,7% par rapport à 1984, et un bénéfice net de 771 millions de francs (219,4 millions de francs en 1984).

La marge brute d'autofinancement progresse également très fortement (+ 56%) et atteint 998 millions de francs.

Ces très bons résultats s'expliquent essentiellement par un résultat exceptionnel de 410 millions de francs, qui intègre la plus-value importante qu'a permis de dégager l'indemnité d'assurance versée au titre de l'appareil B. 747-800 accidentellement détruit au sol en mars 1985, et par un résultat d'exploitation de 450 millions de francs, en progression de 68% par rapport à 1984.

Les recettes aériennes ont en effet progressé de 9,9% en raison principalement de l'augmentation du trafic passagers et du frètement d'un Boeing 747 Cargo à la Lufthansa pendant la majeure partie de l'année.

Les recettes industrielles se sont également améliorées de 8,2%.

Les charges d'exploitation ont progressé au global plus faiblement que les produits d'exploitation, en raison notamment d'une diminution sensible de la dotation aux amortissements (essentiellement due à la destruction du B 747-300). La baisse du prix du carburéacteur a permis, malgré une augmentation en volume des enlèvements et la légère hausse du taux moyen du dollar, de stabiliser les dépenses de carburant.

Les charges de personnel ont progressé de 5,2% et leur part relative dans l'ensemble des dépenses d'exploitation a continué de diminuer. L'effet des départs en préretraite, dans le cadre d'une convention signée fin 1983 entre U.T.A. et la Délégation à l'emploi, a en effet joué en plein en 1985.

La très nette amélioration de la marge brute d'autofinancement de la société (15,1% du chiffre d'affaires) lui a notamment permis de continuer de réduire fortement son endettement, d'investir pour le renforcement de sa flotte B 747 et la modernisation de son matériel au sol et d'améliorer sa trésorerie.

Compte tenu des bons résultats du trafic passagers enregistrés au cours du premier semestre, les perspectives financières pour 1986 sont bonnes et devraient conduire à un résultat du même ordre qu'en 1985, bien que la société s'attende à une évolution moins favorable de son chiffre d'affaires (suppression du frètement de son B 747 Cargo, impact négatif plus fort des effets de change sur les recettes, stagnation voire baisse attendue des tarifs).

B. LES PROBLEMES DES COMPAGNIES AERIENNES

1) Le prix du carburant

Le tableau suivant montre, de 1981 à 1985, l'évolution de la part des dépenses de carburant sur le total des dépenses de la compagnie Air France; cette part est passée de 25,6% en 1981 à 21% en 1985 en dépit de l'augmentation de la parité du dollar par rapport au franc.

	1981	1982	1983	1984	1985
Parité dollar en F	5,35	6,57	7,60	8,70	9,07
Carburants MF	4 011,5	4 620,6	4 656,9	5 059,7	5 124,8
Total dépenses MF	15 658,5	18 749,7	20 813,6	23 090,4	24 395,7
Part du carburant	25,62 %	24,64 %	22,37 %	21,91 %	21,01 %
Évolution volume de carburant par rapport à l'année N-1	-3,4 %	-2,4 %	+ 0,6 %	+ 2,1 %	+ 3,2 %

Il apparaît ainsi que, compte tenu de la hausse de parité du dollar (+ 4%) et de la hausse du volume de prises de carburant (+ 3,2%), les dépenses de carburant de la compagnie nationale auraient atteint, en 1985, à prix du carburant constant environ 5 430,5 millions de francs. La baisse du prix du pétrole a donc permis une économie d'environ 300 millions de francs, puisque le poste carburant n'a atteint que 5 124 millions de francs.

Les économies effectuées depuis cinq ans sur les prix des carburants sont importantes et le seront plus encore en 1986 du fait de la baisse du prix moyen du dollar.

Néanmoins, votre commission tient à se faire l'écho des protestations des responsables des compagnies aériennes devant ce qui semble s'assimiler à des pratiques concertées sur le prix des carburants : dissymétrie de répercussion des baisses et des hausses et distorsions importantes de tarifs entre les prix français et certains prix mondiaux.

Elle émet le vœu que les pouvoirs publics s'intéressent à une situation qui semble pénaliser nos compagnies.

2) Les problèmes de sûreté

Quoiqu'intéressant les compagnies aériennes ces problèmes seront évoqués au chapitre de l'aéroport de Paris.

3) La navigation aérienne

Bien que mesurées cette année, le coût des grèves de la navigation aérienne demeure non négligeable puisque la journée de grève du 6 janvier a coûté plus de 8 millions de francs à Air France et 3,7 millions de francs à Air Inter.

Tout en se félicitant du caractère marginal des mouvements sociaux qui ont eu lieu cette année, votre commission souhaite, comme l'an dernier, que le service minimum prévu par la loi en cas de grève s'applique également, au bout d'un certain délai, à la continuité des activités économiques de notre pays.

4) Les contraintes liées à l'emploi de certains personnels

Dans la perspective de la déréglementation européenne, les compagnies aériennes françaises auront à faire face à un accroissement de la concurrence sur leurs lignes et devront également être à même d'étendre leur activité sur le réseau européen.

Cette évolution, irréversible, leur commande d'accroître continuellement leur productivité d'autant plus que certaines d'entre elles devront mener en même temps un important programme de renouvellement -pour Air France- et d'extension -pour U.T.A.- de leur flotte.

Ces programmes d'équipement prendront date dans un contexte où les intérêts réels seront en hausse et les tarifs en baisse relative.

A cet égard, deux problèmes se pose aux compagnies.

D'une part, le niveau de salaire des personnels navigants techniques sera peut-être à l'avenir trop élevé dans le cas où les diminutions enregistrées sur ce point aux Etats-Unis feraient l'objet d'une extension en Europe et notamment dans certains Etats plus enclins à suivre spontanément la déréglementation américaine que la nôtre (Royaume Uni et Pays Bas).

A titre d'illustration, l'échelle de rémunération mensuelle des navigants techniques d'une de nos grandes compagnies est la suivante :

officier pilote débutant sur B.727	22 911 F
officier pilote sur Airbus (5 ans)	35 843 F
Officier pilote sur 747 (10 ans)	46 182 F

Commandant de bord 727 (15 ans)	58 379 F
Commandant de bord Airbus (20 ans)	61 954 F
Commandant de bord 747 (25 ans)	74 778 F

D'autre part, la souplesse d'emploi de ces personnels demeure insuffisante.

Sans même évoquer le protocole du 16 mars 1971, signé en des temps économiquement plus heureux entre les compagnies et les représentants des personnels navigants et qui tend à enserrer le travail de ces personnels dans des limites trop strictes, votre commission s'inquiète de certains accords d'entreprise qui ont pour résultat de limiter les possibilités d'affrètement extérieur des compagnies en période de pointe. Ces limitations peuvent apparaître comme anti-économiques car elles retirent toute souplesse à la politique commerciale des compagnies dans un moment où la concurrence s'accroît et où le Gouvernement tend à autoriser le développement des vols à la demande.

Il semble à votre commission que si la logique de la concurrence l'emporte, cette logique doit valoir dans tous les domaines.

C. LA SOCIETE «AEROPORTS DE PARIS»

1) Le trafic

a) Activité en 1985

L'évolution de l'activité de transit de passagers de l'aéroport de Paris en 1985 par rapport à l'exercice 1984 est donnée par le tableau suivant :

Aéroports	1984	1985	1985/1984
Roissy 1.....	6 565 634	7 194 013	+ 9,57 %
Roissy 2.....	7 400 909	7 848 701	+ 6,03 %
Orly Ouest	9 637 432	10 071 769	+ 4,5 %
Orly Sud	7 699 394	7 730 156	+ 0,4 %
Le Bourget	32 092	28 579	- 10,94 %
TOTAL Paris	31 335 452	32 872 218	+ 4,9 %

Le trafic international a connu une meilleure croissance (+ 5,7%) que le trafic national (+ 3,6).

Les plates-formes de Roissy et plus particulièrement Roissy 1 ont eu le meilleur développement. Roissy 1 a accueilli deux nouvelles compagnies : Panam et Air India basées auparavant à Orly sud.

Orly sud a perdu ces deux dernières compagnies, mais a reçu Delta Airlines et American Airlines.

Aéroports de Paris est la deuxième place en Europe, derrière Londres (47 200 000 passagers) et devant Francfort (20 300 000 passagers) pour ce type de trafic.

La progression du trafic du fret commercial a été moindre.

Aéroports	1984	1985	1985/1984
Roissy	503 280	506 153	+ 0,57 %
Orly	178 634	187 009	+ 4,68 %
TOTAL PARIS	684 043	693 162	+ 1,33 %

Par ses activités, Aéroport de Paris se situe au troisième rang européen pour le fret derrière Francfort (763 000 tonnes) et Londres (697 000 tonnes).

b) Les perspectives

Pour les années à venir, les hypothèses les plus réalistes d'évolution de trafic prévoient la répartition suivante entre les flux commerciaux et de passagers :

1 - Passagers (milliers)

	1986	1987	1988	1989	1990
Orly	18 354	18 915	19 570	20 153	20 346
CDG	15 162	15 731	16 244	16 737	17 240
TOTAL.....	33 516	34 646	35 814	36 890	37 586

2 - Fret (milliers de tonnes)

	1986	1987	1988	1989	1990
Orly	198	207	218	229	240
CDG	534	561	589	618	650
TOTAL.....	732	768	807	847	890

2) La situation financière*a) La situation en 1985*

En 1985, la croissance des produits a été élevée et supérieure à celle des charges.

(en KF)

	1984	1985	1985/1984
Produits	3 338 300	3 898 000	+ 16,76 %
Charges	3 289 900	3 733 900	+ 13,49 %
Résultat après impôts.....	48 400	164 100	+ 239 %

La croissance du résultat après impôt provient essentiellement d'un redressement effectué sur le calcul des frais d'étude et de surveillance depuis 1976.

Ce redressement a permis d'enregistrer des produits exceptionnels de 97,2 millions de francs et une charge exceptionnel de 11,8 millions de francs.

Les investissements ont progressé comme suit (en millions de francs) :

	1984	1985	1985/1984
Aéroport CDG	72 000	112 500	+ 56,25 %
Aéroport d'Orly	156 500	149 000	- 4,79 %
Aérodromes de voyage.....	7 100	7 200	+ 1,40 %
Aérodromes d'aviation légère.....	2 000	1 700	- 15 %
Opérations communes	65 300	60 000	- 8,11 %
Frais étude et surveillance,	60 500	75 600	+ 24,96 %
Prêts, avances, titres.....	8 700	7 000	-19,54 %
TOTAL.....	372 100	413 000	+ 11 %

Les investissements hors frais d'étude et de surveillance ont augmenté de 8%. Ils ont beaucoup progressé sur la plate-forme de Roissy, mais la part d'Orly reste prépondérante.

Les principaux investissements ont été pour Orly : l'extension et l'aménagement du parking P.O. et le lancement de la construction du hall 4 d'Orly ouest, et pour Roissy des travaux d'extension et d'augmentation de capacité des installations terminales passagers et fret.

Le désendettement amorcé en 1983 se poursuit à un rythme rapide en 1985 (en millions de francs) :

1982	1983	1984	1985
3 578 900	3 640 400	3 546 800	3 292 700

Pour 1986, le résultat après impôt devrait être de l'ordre de 89 millions de francs. Les charges et les produits d'exploitation s'élèveraient respectivement à 3 598 millions de francs et 3 687 millions de francs.

Les investissements prévisionnels s'élèvent à 513 millions de francs, dont 166 millions de francs pour la plate-forme de Roissy et 187 millions de francs pour la plate-forme d'Orly.

Ils concernent pour 52% des travaux de renouvellement, 22% des travaux de capacité, 26% des travaux de rentabilité et de qualité de service.

Les travaux de capacité portent essentiellement sur le troisième terminal de Charles de Gaulle 2 (dont la mise en service progressive débutera en 1989) pour 50 millions de francs et sur la construction du hall 4 de l'aérogare d'Orly ouest pour 22 millions de francs.

3) Les problèmes de sûreté

L'an dernier, votre commission relevait que même dans un contexte budgétaire marqué par la rigueur, il était nécessaire de maintenir et d'amplifier les crédits dégagés en vue d'assurer la sûreté des transports aériens.

Dans le cadre de préoccupations dont l'actualité ne s'est, hélas, pas démentie en 1986, votre rapporteur a posé les questions suivantes et a reçu les réponses qui figurent ci-après :

« Question : Mesures de sécurité prises après les événements de 1985. Quelles sont les actions prévues en cette matière ?

Quel a été le nombre de laisser-passer délivrés de 1980 à 1985 sur les plates-formes d'Orly et de Roissy par l'aéroport de Paris, en distinguant les employés de l'aéroport et ceux des sociétés sous-traitantes ? Une procédure d'examen du bien-fondé du maintien de ces laisser-passer est-elle mise en oeuvre de façon permanente ?

Fournir une note détaillée sur la taxe qu'il est envisagé de lever afin de financer l'amélioration de la sécurité sur les aéroports. »

« Réponse : Le fait marquant des événements de 1985 réside dans l'évolution de la menace qui pèse sur le transport aérien. La nécessité de prendre rapidement en compte cette menace a entraîné la mise en place sur les aéroports parisiens de comités opérationnels permanents chargés de décider sur le terrain des actions urgentes à entreprendre pour renforcer l'étanchéité de la zone réservée.

D'autres mesures ont été prises :

- augmentation des effectifs de police et de gendarmerie,
- mise en oeuvre à titre permanent des engins blindés de la gendarmerie sur les plates-formes d'Orly et de Roissy,

– application stricte des contrôles avec limitation des autorisations d'accès accordées au personnel diplomatique et protection renforcée pour les passagers empruntant des vols sensibles.

En ce qui concerne les autorisations de pénétrer en zone réservée, les résultats suivants distinguent les cartes professionnelles d'accès délivrées sous forme de badge plastifiée pour une durée de trois ans depuis 1983 et les laissez-passer spéciaux dont la validité ne peut dépasser quatre mois.

Années	Orly	Charles-de-Gaulle
1980	16 752	7 685
1981	4 493	3 493
1982	3 219	1 868
1983	3 004	2 432
1984	4 291	3 363
1985	10 428	7 734

Un grand nombre de ces badges a été délivré en 1980 et 1985 car leur période de renouvellement est quinquennale depuis 1975.

Le nombre total de badges en cours de validité est actuellement évalué à 30 000 dont 4 000 pour le personnel des aéroports de Paris. Leur durée de validité va être réduite à un an. Une étude sur les modalités pratiques d'application de cette mesure est en cours.

**LAISSEZ-PASSER DELIVRES ANNUELLEMENT
par la Police de l'Air et des Frontières**

Années	Orly	Charles-de-Gaulle
1980	7 969	11 727
1981	6 563	13 588
1982	6 062	20 915
1983	5 894	16 594
1984	6 000	15 162
1985	6 256	16 609

par la Gendarmerie des Transports Aériens

Année	Orly	Charles-de-Gaulle
1985	21 241	1 000

Le financement des moyens consacrés à la sûreté sur les aéroports est actuellement assuré par le budget de l'Etat.

Or, la sûreté des aéroports a pris une importance considérable ces dernières années et demande des moyens techniques de plus en plus sophistiqués.

De l'ordre du million de francs en 1975, le budget d'investissements de sûreté atteint environ 20 millions de francs en 1986. Les crédits de fonctionnement ont suivi la même évolution. Les moyens consacrés à la sûreté peuvent être :

- soit des matériels spéciaux comme des matériels de détection à rayons X, des portiques pour le filtrage des passagers, des dispositifs de surveillance des avions, des caissons de décompression pour le fret ou des clôtures de sûreté autour des aérodromes,

- soit des modifications importantes à l'intérieur des aérogares comme la séparation des flux de passagers à l'arrivée et au départ,

- soit certaines dépenses d'assistance logistique à la gendarmerie des transports aériens.

Pour ne pas faire payer à l'ensemble des contribuables des dispositifs de plus en plus coûteux qui profitent aux seuls usagers du transport aérien, il a été décidé de faire participer les usagers aux dépenses de sûreté.

La durée de cette mesure est limitée à quatre années, car elle a pour but de mettre à un niveau de sécurité approprié à l'évolution de la menace, l'ensemble des aéroports français; le renouvellement progressif des matériels sera, par la suite, financé sur le budget de l'Etat.

Des dotations budgétaires consacrées à la sûreté des aérodromes seront donc toujours prévues pour financer le fonctionnement des matériels existants et leur renouvellement.

Les modalités juridiques de mise en oeuvre de cette participation des usagers aux dépenses de sûreté sont actuellement à l'étude.

Le prélèvement par passager sera modulé par aéroport autour d'une moyenne inférieure à 13 F.»

Cette réponse appelle plusieurs observations :

En premier lieu, il ressort de l'évaluation du nombre de badges et de laisser-passer distribués par l'aéroport de Paris et les services de police que plusieurs dizaines de milliers de personnes ont circulé en 1985, sous le couvert de documents officiels sur les plates-formes d'Orly et de Roissy.

Ce chiffre est très élevé.

Comme semble également très élevé le nombre de badges – 26 000 – en cours de validité distribués à des personnes qui n'appartiennent pas à l'effectif de la société « Aéroports de Paris ».

Par ailleurs, si les améliorations proposées visent à renforcer les plates-formes de conception ancienne – insuffisamment équipées en matière de sécurité – il ne ressort pas des réponses que des recherches soient faites sur le « durcissement » des équipements de sécurité qui seront installés dans le nouveau terminal de Roissy. Pourtant, en matière de sécurité les innovations techniques peuvent être décisives.

Enfin, si votre commission approuve la création d'une taxe destinée à faire supporter aux usagers les dépenses de sûreté dont ils bénéficieront, elle souhaite qu'une compensation soit établie sur ce point, par le biais d'une diminution de la redevance de lutte contre le bruit dont le produit reste largement inemployé.

D. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

1) La Société nationale des industries aérospatiales

a) Le programme ATR 42

La coopération entre l'Aérospatiale et la firme italienne Aeritalia sur l'ATR 42 a été lancée le 4 novembre 1981 par la signature d'un accord créant le G.I.E. « Avions de Transport Régional » et prévoyant une répartition paritaire des tâches de développement, d'industrialisation et de commercialisation ainsi qu'un partage équilibré entre les deux pays en

matière de financement et garantie des ventes. Un accord intergouvernemental signé le 27 avril 1983 a entériné ces dispositions et institué un Comité Intergouvernemental de Surveillance.

L'ATR 42 est un avion de transport régional biturbopropulseur pressurisé, d'une capacité comprise entre 42 et 49 passagers. Il est équipé de deux moteurs PW 120 de Pratt et Whitney of Canada, d'une puissance de 1300 kW chacun. Aeritalia a la responsabilité du fuselage et l'Aérospatiale celle de la voilure fabriquée à Saint-Nazaire. De plus l'Aérospatiale assure, à Toulouse, le montage final de l'appareil et les essais en vol. La commercialisation des avions est effectuée par les deux sociétés dans le cadre du G.I.E.

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

La compagnie Air Littoral a reçu le premier avion le 3 décembre 1985, et deux autres appareils ont été livrés en 1985. Le plan de production permettra de livrer 30 appareils en 1986, et 43 en 1987 puis de produire 4 appareils par mois au-delà.

L'ATR 42 s'adresse au marché des avions de transport pour compagnies régionales, estimé à plus de 3000 appareils d'ici la fin du siècle. Une hypothèse moyenne de pénétration de ce marché conduit l'industriel à envisager la production de 500 avions.

A ce jour, 61 commandes fermes, et 31 options ont été enregistrées de la part de 24 compagnies aériennes.

L'appareil franco-italien est soumis à une concurrence très vive, représentée par :

– des avions de nouvelle technologie, de 30 à 49 places :

SD 360	Shorts (Grande-Bretagne)
SF 340	Saab/Fairchild (Suède/Etats-Unis)
EMB 120 Brasilia	Embraer (Brésil)
DHC8	De Havilland (Canada)
CN235	Casa/Nurtanio (Espagne/Indonésie)

– des avions d'ancienne technologie, allongés, modernisés remotorisés, d'une capacité de 50 à 70 places :

Fokker 50	Dérivé du Fokker 27 (Pays-Bas)
ATP	Dérivé du Bae 748 (Grande-Bretagne)

Pour répondre à ces deux derniers appareils, les constructeurs ont lancé en Janvier dernier une version allongée, l'ATR 72, livrable à compter de décembre 1988. A ce jour, 5 commandes fermes et 16 options ont été enregistrées. L'industriel estime pouvoir vendre d'ici à l'an 2000 plus de 300 ATR 72.

b) Les activités de la division hélicoptères

La division hélicoptères de l'Aérospatiale a réalisé en 1985 un chiffre d'affaires de 5,7 milliards de francs, en hausse de 18 % par rapport à celui de 1984. Elle a toutefois dû dans cette période résorber des stocks importants et par conséquent son activité de production s'est située en retrait de 10 % par rapport à l'année précédente, ce qui a encore rendu nécessaires des mesures de chômage partiel pendant le premier semestre malgré les mesures de réduction d'effectifs.

Une légère amélioration d'ensemble a été constatée en 1985, due essentiellement à une reprise des ventes militaires, le secteur civil restant très déprimé.

L'Aérospatiale a reçu en 1985 255 commandes d'appareils, dont 60 % militaires et 40 % civils, représentant en valeur 6.434 MF (+ 11 % par rapport à 1984), dont 80 % à l'exportation.

La baisse importante du dollar qui renforce la compétitivité américaine, la chute du prix du pétrole qui tarit le marché des hélicoptères de recherche off-shore et réduit les ressources d'une partie importante de la clientèle traditionnelle, les difficultés de mise sur pied d'une coopération européenne pour le développement de nouveaux appareils militaires (hélicoptère franco-allemand notamment), et enfin l'entrée de la firme américaine Sikorsky dans le capital de la société britannique Westland sont de nature à prolonger voire aggraver les difficultés dans ce secteur. La division hélicoptères s'y prépare en poursuivant une importante réorganisation visant à améliorer sa gestion et sa productivité.

En ce qui concerne plus spécifiquement les appareils destinés au marché civil, la Division poursuit des programmes d'amélioration des différents produits de la gamme de façon à maintenir leur compétitivité. Ces actions concernent :

- la réalisation d'une version dérivée de l'Ecureuil monoteur, appelée AS 351, destinée à succéder à l'hélicoptère grue LAMA.

Compte tenu de la conjoncture économique difficile dans ce secteur, l'Aérospatiale a choisi de développer un appareil moins spécifique que la LAMA, mais dont les caractéristiques réalisent un compromis acceptable entre les différentes missions de travail aérien.

Cet appareil utilisera en partie les éléments de l'Ecureuil actuel, avec une partie arrière en composite entièrement nouvelle et une version, de puissance accrue, du moteur Arriel de Turboméca.

Le coût de ce programme est estimé à 240 MF. L'Etat apporte un soutien de 70 MF courants. 68 MF d'AP et 58 MF de CP ont été inscrits aux budgets de 1983 à 1986. 1,5 MF d'AP sont inscrits au budget de 1987.

Les premières livraisons de l'appareil interviendront vers fin 1988.

– **la remotorisation de l'Ecureuil bi-moteur AS 355** avec des turbines TURBOMECA TM 319 en remplacement des moteurs américains Allison, afin d'accroître les performances de l'appareil. Cette opération se terminera en 1987.

Le coût de ce programme est évalué à 92,5 MF aux C.E. de 1983. L'Etat apporte un soutien de 43 MF aux mêmes C.E. soit 47,5 MF courants. Les autorisations de programme ainsi que la majorité des crédits de paiement ont été mis en place sur les budgets de 1983 à 1986. Un reliquat de 1,5 MF de crédits de paiement est prévu au budget de 1987.

Au plan commercial, les difficultés économiques orientent dans l'immédiat les clients civils vers l'achat de la version monomoteur de l'Ecureuil plutôt que vers le bimoteur. L'appareil vise toutefois également des clients militaires. L'Armée de l'air française a prévu d'en acquérir une quarantaine et a commandé ferme 8 exemplaires. Les premières livraisons interviendront en fin 1987.

– **la remotorisation du Dauphin SA 365 bimoteur** avec des turbines TURBOMECA TM 333 en remplacement du TURBOMECA Arriel, afin également d'accroître les performances.

L'Etat apporte une aide de 89 MF à ce programme dont le coût est de l'ordre de 205 MF. Les AP et la majorité des CP ont été mises en place sur les budgets 1983 à 1986. Un reliquat de CP de 5 MF est prévu au budget de 1987.

L'Aérospatiale commercialisera cette version à partir de l'année prochaine pour des livraisons à partir de 1988.

- la revalorisation du Super Puma

Ce programme entrepris en 1986 par l'Aérospatiale revêt un caractère prioritaire pour la Division Hélicoptères car, compte-tenu de ce que représente le Super Puma dans les activités de la Division, il permettra d'assurer une part prépondérante du plan de charge dans les années 1990. IL est destiné à améliorer la compétitivité de l'appareil en réduisant les coûts d'exploitation grâce à un nouveau moyen rotor et une nouvelle boîte de transmission, en augmentant les performances grâce à une augmentation du diamètre du rotor, à des améliorations aérodynamiques et à des renforcements structuraux, et enfin en introduisant une avionique numérique moderne.

Le coût de ce programme est estimé à 565 MF aux conditions économiques actuelles.

80 MF d'AP et 65 MF de CP, couvrant 60 % des dépenses de l'industriel pour 1987, sont inscrits au budget de l'année prochaine.

Les premières livraisons de l'appareil revalorisé interviendront à partir de 1989.

c) Les programmes Airbus

● l'état de réalisation du programme

A ce jour, les appareils en service se répartissent comme suit (voir page suivante) :

Compagnie aérienne	Motorisation	A 300	A 300-600	A 310	TOTAL
AIR AFRIQUE	GE	3			3
AIR ALGERIE	GE			2	2
AIR FRANCE	GE	16		6	22
AIR INDIA	GE	3		3	6
AIR INTER	GE	15			15
AIR JAMAICA	GE	2			2
AIR NIUGINI	GE	1			1
AIR SEYCHELLES	GE	1			1
ALITALIA	GE	8			8
BALAIR	PW			1	1
CAAC CHINA	PW			3	3
CHINA AIRLINES	PW	5			5
CONDOR	GE			3	3
CONTINENTAL	GE	5			5
CRUZEIRO	GE	2			2
CYPRUS	GE			3	3
DAN AIR	GE	1			1
EASTERN	GE	34			34
EGYPTAIR	GE	8			8
EMIRATES	GE	1			1
GARUDA	PW	9			9
HAPAG LLOYD	GE	6			6
IBERIA	PW	6			6
INDIAN	GE	10			10
IRAN	GE	5			5
KENYA	GE			1	1
KLM	GE			10	10
KOREAN	GE	8			8
KUWAIT	PW		3	4	7
LUFTHANSA	GE	5		10	15
LUXAIR	GE	1			1
MALAYSIAN	GE	4			4
MARTINAIR	GE			2	2
NIGERIA	PW			4	4
OLYMPIC	GE	10			10
PAKISTAN	GE	7			7
PAN AM	GE	12		7	19
PHILIPPINE	GE	5			5
PRIVATE FLIGHT ABU DHABI	PW		2		2
SABENA	PW			2	2
SAUDIA	PW		11		11
SCANAIR	PW	3			3
SINGAPORE	GE			6	6
SOUTH AFRICAN	GE	8			8
SWISSAIR	PW			9	9
THAI AIRWAYS	GE			1	1
THAI INTERNATIONAL	GE	12	4		16
TOA DOMESTIC	GE	10			10
TRANS AUSTRALIAN	GE	4			4
TRANS EUROPEAN	GE	1			1
TUNIS AIR	GE	1			1
TURK HAVA YOLLARI	GE			7	7
VARIG	GE	2			2
VASP	GE	3			3
		237	20	84	341

Commandes fermes et options

Le cumul des commandes fermes est donné année par année de 1982 à 1986 dans le tableau ci-dessous, par version d'appareil. Pour 1986, les chiffres sont arrêtés au 30 juin, pour les autres années au 31 décembre.

	A 300	A 300-600	A 310-200	A 310-300	A 320
1982	234	14	102	-	-
1983	230	14	104	4	37
1984	231	20	84	25	51
1985	245	30	87	30	90
1986 (au 30/6)	247	34	83	43	134

Depuis 1984, se produit un phénomène de transformation de commandes d'A 310-200 en -300, visible notamment en 1984. Ce tableau prend naturellement en compte un certain nombre d'annulations, dont témoigne 1984 pour les A 300.

Les perspectives

La morosité du marché des avions gros porteurs a conduit Airbus Industrie à revoir à la baisse son plan de production à moyen terme, en réduisant les séries annuelles de 3 unités en 1986, 9 en 1987 et 4 en 1988.

La situation est aujourd'hui la suivante :

Nombre d'avions à produire en	1986	1987	1988
A 310-200.....	7		1
A 310-300.....	16	16	19
A 300-600.....	5	9	10
TOTAL.....	28	25	30

Les perspectives d'augmenter les cadences de production au-delà de 30 unités par an après 1988 sont pour le moment incertaines et dépendront de l'évolution de la commercialisation au cours des 12 prochains mois. Dans le contexte actuel, Airbus Industrie et ses partenaires s'efforcent de conserver la plus grande souplesse pour pouvoir le plus rapidement possible adapter les cadences de production à la demande.

Après les commandes massives de matériel neuf réalisées à la fin des années 70, dans un contexte de très vigoureuse expansion de transport aérien, les compagnies aériennes se sont trouvées dans une situation de surcapacité du fait de la stagnation du trafic mondial entre 1980 et 1983.

Cette surcapacité est en cours de résorption depuis 1983, avec la reprise d'une croissance soutenue au rythme annuel moyen de l'ordre de 5%. Le coefficient de remplissage des appareils, qui constitue un bon indicateur de l'adéquation entre l'offre et la demande, a cru régulièrement ces dernières années, pour atteindre en 1985 le taux record de 63%.

Dans le même temps, les résultats d'exploitation des compagnies sont redevenus positifs, après plusieurs exercices déficitaires consécutifs de 1980 à 1984.

La situation financière des compagnies reste néanmoins précaire, l'endettement massif où les avait conduit la crise de la décennie étant loin d'être comblé.

La reprise des commandes d'appareils neufs, amorcée en 1984, s'est nettement confirmée en 1985, avec plus de 670 avions vendus. Pour des raisons conjoncturelles, la demande s'oriente pour le moment vers les avions de faible capacité, ce dont profite d'ailleurs brillamment l'Airbus A 320.

En effet, la politique de déréglementation a conduit les compagnies à privilégier l'augmentation des fréquences par rapport à celle des capacités et à opter en conséquence pour les petits avions. De plus, le marché de renouvellement des quelques 2000 avions de 100 à 150 places livrés entre 1967 et 1969, B 727, DC 9 et B 737, est actuellement dans sa phase la plus active.

- le problème de la participation anglaise

Tous les industries des pays qui participent financièrement au programme Airbus en reçoivent des commandes qui varient en fonction du niveau de leur participation.

Les industries britanniques qui ont été parties aux précédents programmes d'Airbus seraient moins intéressées par l'A340. Un des motifs invoqués seraient les incertitudes qui pèsent sur la motorisation de l'avion, le moteur développé par les industries britanniques étant de trop faible poussée actuellement.

Il semblerait que les autorités britanniques excipent de ces difficultés pour retarder leur prise de décision sur leur participation au programme de l'A340.

Indépendamment du choix qui sera fait à cette occasion, votre commission relève que sur environ 700 avions vendus ou commandés, les compagnies aériennes britanniques –au rang desquelles figure la première compagnie européenne– n'ont aucun Airbus en service alors que l'industrie anglaise exécute 20 % des travaux des programmes de cet avion. Elle souhaite donc interroger le gouvernement sur les raisons de ce décalage et sur les mesures qu'il compte proposer –au sein d'Airbus Industrie – afin de rééquilibrer le rapport entre les commandes d'Airbus par les compagnies anglaises et la part de travaux réservés aux entreprises aéronautiques de ce pays.

2) La S.N.E.C.M.A.

a) l'activité en 1985 et au premier semestre de 1986

En 1985, le chiffre d'affaires de la S.N.E.C.M.A. s'est établi à 9.404 MF contre 8.188 MF en 1984, soit une augmentation de 15 % due pour l'essentiel à la poursuite de l'expansion du programme CFM 56, la part civile de l'activité étant passée de 43 % en 1984 au niveau record de 57 % en 1985. Au niveau des prises de commandes, l'année 1985 a été également remarquable, avec un montant de 13.870 MF, en augmentation de 24,5 % par rapport à 1984, les commandes de moteurs civils participant pour 64,5 %, soit 8.950 MF à ce total.

Le programme de fabrication du moteur **Olympus** est arrivé à son terme. L'exploitation de Concorde continue cependant d'induire une activité limitée liée à la fabrication des pièces de rechanges et au suivi en service des moteurs.

Aux termes d'un accord de co-production conclu avec General Electric, la S.N.E.C.M.A. a assuré le montage et les essais des moteurs **CF6-50** de la classe des 23 tonnes de poussée destinés aux avions A 300 B d'Airbus Industrie, ainsi qu'aux Boeing 747 achetés par Air France et UTA. La charge de travail confiée à la S.N.E.C.M.A. représente environ 27 % de la valeur de ces moteurs.

Le cumul des CF6-50 Montés par la S.N.E.C.M.A. à la production du moteur CF6-80 A qui équipe la version A 310 de l'Airbus se fait dans les mêmes conditions que celles exposées ci-dessus pour le CF6-50. 92 moteurs ont été livrés à Airbus Industrie au 30 Juin 1986.

Un nouvel accord de coopération associe la S.N.E.C.M.A. et General Electric sur le programme CF6-80 C, destiné à l'Airbus A 300- 600, à l'A 310-300 et à certaines versions des B 747 et B 767. Pour ce moteur, qui a été mis en service au début de l'année sur A 300-600, la S.N.E.C.M.A. participe à 10 % de la production, quelle qu'en soit l'application.

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

La situation commerciale du programme CFM 56, dans ses différentes versions, se présente comme suit au 30 juin 1986.

	Moteurs commandés	Moteurs livrés
CFM 56-2		
pour DC 8	526	526
KC 135.....	694	329
AWACS et divers.....	130	51
Total CFM 56-2	1 350	906
CFM 56-3		
pour B 737-300	1 127	448
CFM 56-5*		
pour A 320.....	161	-
TOTAL.....	2 638	1 354

Les seuls programmes CFM 56-2 et CFM 56-3 présentent aujourd'hui des perspectives de ventes quasi-certaines de l'ordre de 4 000 unités.

La cadence de production sur les versions en cours de fabrication aura été de 47 moteurs par mois en 1986 et atteindra 53 unités par mois en 1987.

(1) A cet égard, votre rapporteur regrette qu'Airbus industries qui reçoit des crédits publics n'ait pu lui fournir aucune information.

b) les perspectives de développement des programmes

Le CFM 56-5, destiné à la propulsion de l'A 320, fait actuellement l'objet de 161 commandes fermes.

La motorisation CFM 56 a été choisie pour 111 des 269 commandes fermes et options actuellement enregistrées par le groupement européen pour l'A 320.

Le moteur CFM 56-5 poursuit actuellement son développement dans d'excellentes conditions, les premiers résultats au banc d'essai confirmant pleinement les objectifs de performances. Il est à noter que le moteur concurrent V 2.500 connaît en revanche des difficultés de mise au point.

*

* *

Votre Commission des Affaires économiques et du plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile pour 1987.