

N° 81

—
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIX

AVIATION CIVILE ET TRANSPORT AÉRIEN

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

(1. Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, vice-présidents ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, secrétaires ; Henri Bangou, Janine Bardou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Didier Borotra, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delanseau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, Michel Manet, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 et 79 (annexe n°21) (1994-1995).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
<hr/>	
CHAPITRE PREMIER : Des dotations budgétaires adaptées à la conjoncture	7
<hr/>	
I. LE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	8
A. PRÉSENTATION D'ENSEMBLE	8
B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS	9
1. Des recettes qui prennent en compte la crise du transport aérien	9
2. Une affectation des dépenses permettant d'assurer un service de qualité	10
3. La dérive de la débudgétisation	11
II. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL SOUS L'INTITULÉ «TRANSPORTS AÉRIENS»	12
<hr/>	
CHAPITRE II : Le transport aérien : fin du marasme ou embellie passagère ?	13
<hr/>	
I. LE CONTEXTE MONDIAL	13
A. UNE REPRISE DU TRAFIC	13
B. LE RETOUR DES BÉNÉFICES	14
1. La tendance générale	14
2. La situation des grandes compagnies	15
II. LE CONTEXTE NATIONAL ET EUROPÉEN	17
A. AIR FRANCE : LA SORTIE DU PIQUÉ	17
1. De mauvais résultats financiers qui révèlent toutefois une amélioration de la situation	17
2. L'impulsion du redressement	18
a) Le projet «Reconstruire Air France»	18
b) Le plan de recapitalisation	19

	<u>Pages</u>
B. BRITISH AIRWAYS : CHAMPION OU TARTUFFE DU LIBÉRALISME AÉRIEN ?	21
1. Le soutien du Gouvernement britannique à British Airways lors du processus de privatisation	21
2. Le soutien du Gouvernement britannique après la privatisation	23
C. AIR INTER : UN MAINTIEN DU PLAN DE VOL.	25
1. Une amélioration des résultats	25
2. Des défis toujours identiques	25
III. LA RÉPONSE FRANÇAISE À L'AMÉNAGEMENT AÉRIEN DU TERRITOIRE	27
A. LES PROPOSITIONS DU COMITÉ DE RÉFLEXION DIT «ABRAHAM»	27
B. LES DISPOSITIFS LÉGISLATIFS EN COURS D'ADOPTION ..	28
<hr/>	
CHAPITRE III : La construction aéronautique : les premiers signes de reprise	31
<hr/>	
I. LA SITUATION DU SECTEUR	31
A. UN SECTEUR QUI S'ORIENTE VERS UNE NOUVELLE CROISSANCE	31
B. UN SECTEUR QUI ACCENTUE SA CONCENTRATION	33
II. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES ENTREPRISES FRANÇAISES	34
A. AIRBUS INDUSTRIE	34
B. AÉROSPATIALE	35
C. LA SNECMA	35
<hr/>	
CHAPITRE IV : L'activité aéroportuaire : l'heure est à l'optimisme et à la réflexion	37
<hr/>	
I. L'EMBELLIE DES RÉSULTATS	37
II. L'ENGAGEMENT D'UNE ÉTUDE SUR LA DESSERTE AÉROPORTUAIRE DU GRAND BASSIN PARISIEN	38
CONCLUSION	39

Mesdames, Messieurs,

Alors que l'année 1993 aurait pu être qualifiée d'«année de tous les dangers» pour l'ensemble du secteur aérien et aéronautique, 1994 semblerait mériter l'appellation d'«année de l'espoir».

Cela ne signifie nullement que l'ensemble des problèmes auxquels sont confrontés nos compagnies aériennes et nos constructeurs d'avions soient définitivement résolus. Loin de là !

Mais comment ne pas noter, avec satisfaction et un brin d'optimisme, que des mesures courageuses ont été prises pour faire face à la crise et que les indicateurs économiques laissent, désormais, entrevoir des perspectives plus favorables ?

A Air France, le personnel a adopté le plan de redressement lucide et ambitieux que lui a proposé le Président de la compagnie. Corrolairement, l'Etat actionnaire a apporté un soutien résolu à l'entreprise à travers un plan de recapitalisation de 20 milliards de francs, qui a été approuvé par la Commission de Bruxelles.

En outre, les menaces qui pesaient sur l'aménagement aérien du territoire sous l'effet de l'ouverture des lignes intérieures à la concurrence tendent à s'estomper. L'instauration prochaine d'un fonds de péréquation du transport aérien répondant aux recommandations du comité de réflexion dit «Abraham» -dont faisait partie votre rapporteur pour avis- paraît, en effet, à même de résoudre les problèmes les plus importants.

Il faut, également, relever que le redémarrage - amorcé l'an dernier - du trafic aérien se confirme et que les premiers signes de reprise sont observables dans l'industrie aéronautique.

Dans ce contexte encore incertain, mais moins inquiétant qu'au cours des derniers exercices, les évolutions budgétaires prévues pour l'aviation civile et le transport aérien, par le projet de loi de finances pour 1995, paraissent adaptées aux exigences de la conjoncture.

Aussi votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne vous proposera d'examiner, branche par branche, la situation des principales activités concernées qu'après avoir présenté brièvement les tendances dominantes de ces mouvements budgétaires.

CHAPITRE PREMIER

Des dotations budgétaires adaptées à la conjoncture

Depuis 1992, les crédits relatifs à l'aviation civile et au transport aérien sont regroupés dans deux documents budgétaires :

1. Le budget annexe de l'aviation civile (BAAC) qui recouvre le contrôle aérien, les infrastructures aéroportuaires et la gestion courante du secteur, notamment les charges de personnel de la navigation aérienne et la formation des pilotes.

2. Une section intitulée «Transports aériens» du fascicule Transport du budget du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme. Contrairement à ce que cet intitulé «*Transports aériens*» pourrait laisser supposer, ledit fascicule ne concerne pas les activités de transport aérien mais rassemble, pour l'essentiel, les crédits affectés à la construction aéronautique.

I. LE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

A. PRÉSENTATION D'ENSEMBLE

Le budget de l'aviation civile pour 1995 présente les caractéristiques de tout budget annexe, à savoir :

- en premier lieu, des ressources propres tirées, d'une part, du produit de taxes et de redevances affectées ainsi que d'une subvention du budget général et, d'autre part, du recours à l'emprunt ;

- en second lieu, une présentation comptable différente des budgets ordinaires avec une section d'exploitation et une section d'investissement, toutes deux équilibrées.

Tel qu'il figure dans la loi de finances pour 1995, ce projet de budget est organisé comme le précise le tableau ci-après :

PROJET DE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE POUR 1995

(En millions de francs)

RECETTES				DÉPENSES			
Répartition	Montant 1994	Montant 1995	Evolution 1995/1994	Répartition	Montant 1994	Montant 1995	Evolution 1995/1994
Recettes de fonctionnement	5.981	6.110,6	+ 2,2 %	Dépenses d'exploitation (DO)	5.284,5	5.530,9	+ 4,7 %
Subvention de l'Etat	265	260,0	1,9 %				
Emprunt	780	841,8	+ 7,9 %	Dépenses en capital (CP)	1.741,0	1.681,5	- 3,4 %
TOTAL	7.026	7.212,4	2,6 %	TOTAL (DO + CP)	7.026	7.212,4	+ 2,6 %

Au total, les crédits inscrits au BAAC pour 1995 s'élèvent à 7,21 milliards de francs et progressent de 2,6 % par rapport à l'exercice en cours.

B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS

1. Des recettes qui prennent en compte la crise du transport aérien

Pour 1995, le projet de budget annexe de l'aviation civile a été élaboré en intégrant les difficultés économiques des compagnies aériennes.

Ce souci se manifeste par une contraction des charges pesant sur les compagnies qui prend la forme de deux mesures d'allègement représentant, à elles deux, 118 millions de francs. Ainsi :

- 31 aérodromes ont été exclus de l'assiette de calcul de la redevance pour services terminaux (RSTCA), ce qui réduit de 72 millions de francs les charges prévisibles pour les compagnies françaises ;

- la redevance pour autres dépenses de contrôle technique d'exploitation ne sera pas perçue en 1995, ce qui correspond à un manque à gagner estimé à 46 millions de francs.

Par ailleurs, on doit noter que, globalement, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne diminueront de près de 1 % l'an prochain en francs courants.

Enfin, les taux de la taxe de sécurité-sûreté pesant sur les passagers restent inchangés.

Ces taux sont, dans le projet de budget 1995, reconduits à leur valeur 1993, soit 10 F par passager sur les vols domestiques et 17 F sur les vols internationaux.

2. Une affectation des dépenses permettant d'assurer un service de qualité

L'effort d'équipement constaté en 1994 est maintenu pour 1995.

● En matière de navigation aérienne, une enveloppe de 1,39 milliard de francs en autorisations de programme (AP) et 1,13 milliard de francs en crédits de paiement (CP) est prévue, soit des montants quasi identiques à ceux prévus en loi de finances initiale pour 1994.

Cette enveloppe doit notamment permettre la poursuite des opérations de rénovation d'équipement et de modernisation des centres de contrôle sur tous les types d'aérodromes.

Pour ce qui concerne les crédits relatifs aux équipements, aux études et essais sur la sécurité, ainsi qu'au contrôle technique, ils s'élèvent pour 1995 à 6,82 milliards de francs en AP et en CP, soit la reproduction des moyens prévus en 1994.

Sur ce dossier important, il convient de relever que l'important effort public consenti en faveur de la navigation aérienne à travers le BAAC commence à porter ses fruits. Depuis 1993, après quatre années consécutives de dégradation, les retards des vols au décollage commencent à diminuer.

Cette amélioration est générale en Europe et souligne la pertinence de la politique engagée depuis plusieurs années, qui a visé à assurer une meilleure coordination européenne de la gestion de l'espace aérien.

● Notons qu'une dotation de 45 millions de francs en CP est affectée à la formation des pilotes, ainsi qu'au renouvellement de la flotte, à la reconstruction du bâtiment d'hébergement du centre de Carcassonne et à l'entretien des centres de formation.

Par ailleurs, un crédit de 3,5 millions de francs en CP est prévu afin de financer les engagements pris envers des collectivités locales, dans le cadre des contrats de plan, pour les travaux d'équipement des aérodromes de métropole et d'outre-mer.

3. La dérive de la débudgétisation

Malgré le maintien à niveau de la taxe de sécurité-sûreté et l'exclusion de 31 aérodromes de l'assiette de la redevance pour services terminaux (RTCA), le financement du BAAC par les redevances aéronautiques devrait encore s'accroître en 1995. Cet effet paradoxal s'explique par le fait que les prévisions de trafic sont revenues à la hausse. Il en résulte qu'à taux inchangé ou à assiette réduite, les redevances produiront plus en 1995 qu'en 1994 (+ 3 % pour redevance de route + RTCA ; + 4,5 % pour la taxe de sécurité-sûreté).

Corrolairement, la subvention d'équilibre versée au BAAC par le budget de l'Etat diminue de 5 millions de francs. Elle passe de 265 millions de francs à 260 millions.

En définitive, les prélèvements effectués sur les compagnies aériennes financeront 81 % des dépenses du BAAC en 1995. La commission des Finances du Sénat évalue à un milliard de francs au total le transfert de charges opéré, d'année en année, du budget général vers le budget annexe.

Cette débudgétisation, pour le moins significative (de l'ordre de 13 % des dépenses du BAAC) conduit à faire financer par les compagnies aériennes et leurs usagers, des actions qui, en raison de leur caractère, devraient être supportées par l'ensemble des contribuables.

Cet accroissement des charges pesant spécifiquement sur l'activité aérienne doit être relevé car il augmente les risques de distorsion de concurrence entre les différents modes de transport au détriment de l'air. Ceci peut apparaître d'autant plus paradoxal que l'Etat ne finance pratiquement pas les aéroports alors qu'il est lourdement engagé dans la construction des infrastructures ferroviaires et routières.

II. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL SOUS L'INTITULÉ «TRANSPORTS AÉRIENS»

Les dotations «transport aérien» sont essentiellement des crédits d'avances remboursables destinés aux programmes aéronautiques. Elles se montent en 1995 à 1,9 milliard de francs. En crédits de paiement, elles diminuent de 16,3 % par rapport à 1994 et de 33,8 % en autorisations de programme.

Cette diminution importante résulte, en premier lieu, du développement normal des programmes aéronautiques. En effet, les avances remboursables sont toujours d'un montant plus important en début qu'en fin de programme. Logiquement, elles diminuent au fur et à mesure de l'industrialisation.

La forte baisse constatée résulte aussi, en grande partie, du transfert de l'intégralité des dépenses de recherche sur le budget de la défense. Jusqu'en 1994, les dépenses de recherche portant sur l'aéronautique civile étaient financées en majorité par le budget des transports. Le budget de la défense n'en assurait qu'une faible quote part.

Le projet de loi de finances pour 1995 opère un basculement radical puisque tous les crédits de recherche figurent désormais sur le budget de la défense. Ceci conduit à transférer 451 millions de francs d'autorisations de programme et 377 millions de francs de crédits de paiement du budget civil au budget de la défense.

Une telle évolution permet de faire évoluer notre système de soutien à l'industrie aéronautique vers une accentuation des soutiens à la «recherche amont» ce qui le rapproche de celui existant aux Etats-Unis. Cette politique peut donc être approuvée, en cela qu'elle expose moins nos mécanismes budgétaires aux critiques d'outre-Atlantique.

Votre commission pour avis continue, en effet, à rester préoccupée par les conditions d'application de l'accord du GATT du 17 juillet 1992 relatif aux soutiens à l'industrie aéronautique, dans la mesure où les soutiens indirects apportés à l'industrie américaine sont moins nettement détectables que nos mécanismes d'aide directe.

Il ne faut surtout pas oublier que le marché aéronautique pour les quinze prochaines années est un enjeu industriel, économique et financier colossal, de l'ordre de 1.000 milliards de dollars, qui recouvre la construction de quelque 10.000 appareils.

CHAPITRE II

Le transport aérien :

fin du marasme ou embellie passagère ?

Votre commission avait décrit en détail, dans son avis de l'année dernière, les causes de la « crise historique » que traversait l'industrie du transport aérien.

Elle ne renouvellera pas cette présentation dans son présent avis. Elle se contentera, brièvement, d'indiquer quels sont les signes qui peuvent laisser supposer que la situation de ce secteur est en voie d'amélioration tout en relevant les facteurs d'inquiétude, notamment pour les ailes françaises.

I. LE CONTEXTE MONDIAL.

A. UNE REPRISE DU TRAFIC

Les résultats de l'année 1993 révèlent, globalement, une poursuite du mouvement de croissance du trafic régulier, réamorcé en 1992 après la baisse brutale constatée les deux années précédentes.

Les estimations pour 1993 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) montrent en tonnes-kilomètres une progression de 3 % du trafic régulier total (passagers et fret de l'ensemble des services internationaux et domestiques) par rapport à l'année 1992 et de 5,8 % par rapport à 1990.

Cette évolution résulte surtout du trafic international de passagers (+ 7 % en passagers-kilomètres par rapport à 1992). Le trafic domestique a diminué d'environ 3 % à cause de la situation des deux marchés prédominants, les Etats-Unis avec une croissance peu significative et la chute du trafic de la Communauté d'Etats Indépendants (CEI) toujours considéré comme trafic intérieur.

Ces tendances conduisent à tabler sur la reprise d'une croissance moindre que celle de la fin des années 80 (autour de 8 %).

En outre, l'évolution du trafic en 1993 fait poindre une modification des grands courants du trafic mondial. Les positions des compagnies européennes et américaines s'effritent devant la progression des compagnies asiatiques, notamment pour le trafic international sur lequel ces dernières devraient progressivement obtenir une part de marché équivalente à celle des compagnies européennes.

Ainsi, selon l'OACI, le trafic mondial devrait augmenter de 5,2 % en 1994, puis de 6,4 % en 1995 et de 7,10 % en 1986. Mais, pour la région Asie-Pacifique, les taux de croissance seraient de 9,2 % en 1994, 10 % en 1995 et 10,3 % en 1996.

A plus long terme, l'OACI prévoit un taux moyen annuel de croissance de 5 % entre 1992 et 2003 au lieu de 5,6 % par an pour la décennie 1982-1992. Au cours de la même période, la croissance du trafic fret devrait être plus forte et atteindrait 6,5 % par an.

B. LE RETOUR DES BÉNÉFICES

1. La tendance générale

Jusqu'à cette année, le redressement du trafic n'avait pas entraîné -pour les raisons largement exposées dans l'avis de l'an dernier- une remontée des résultats financiers des compagnies.

Une perte de 15,6 milliards de dollars, soit 85 milliards de francs en quatre ans : voilà ce qu'ont subi sur leurs seules liaisons internationales, de 1990 à 1993, les 222 compagnies aériennes réunies au sein de l'Association du transport aérien international (IATA).

1994 devrait marquer l'inversion de la tendance. Les experts prévoient, en effet, que les membres de l'IATA vont renouer avec les profits cette année. Selon le directeur général de IATA, leur bénéfice net pourrait être, toujours sur les seules lignes internationales, de 1 milliard de dollars, soit quelque 5,3 milliards de francs.

Il conviendrait, toutefois, qu'il soit cinq fois plus élevé pour qu'il soit possible de considérer qu'il existe un véritable retour à la rentabilité. Les besoins des compagnies en fonds propres et en moyens d'investissement sont, en effet, si élevés que la plupart des observateurs avertis considèrent qu'elles ne pourront réellement sortir de la crise qu'avec des profits de l'ordre de 5 à 6 % du chiffre d'affaires.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que cette tendance générale connaît des déclinaisons particulières très contrastées selon les zones géographiques et les compagnies.

2. La situation des grandes compagnies

Chez les Américains, l'amélioration des résultats liée à la reprise est sensible.

Au premier semestre, American Airlines a quadruplé ses bénéfices, United a divisé ses pertes par trois, Delta les a réduites de moitié, TWA, toujours fragile, a divisé par deux son déficit, de 356 à 182,6 millions de dollars (-950 millions de francs).

Les deux meilleurs restent Southwest, dont le résultat semestriel a crû de 21 %, et Northwest, qui est, en un an, passé de 1,2 milliard de francs de pertes à 466 millions de profits.

C'est US Air, le transporteur aérien le plus mal en point aux Etats-Unis. Pour les six premiers mois, ses pertes ont été multipliées par deux : de 98,9 à 182,8 millions de dollars. Cette année, la compagnie espère au mieux maintenir le déficit de 1993 : plus de 2 milliards de francs de pertes.

En Asie. Longtemps Eldorado du secteur, certaines compagnies rencontrent leurs premières difficultés.

C'est le cas de Philippine Airlines, qui vient d'enregistrer 90 millions de francs de pertes pour son dernier exercice. Malaysia Airlines a, elle, subi une baisse de 94 % de son bénéfice annuel (33,5 millions de francs).

Les trois premières compagnies aériennes japonaises avaient toutes basculé dans le rouge l'an passé. Le retour aux bénéfices au premier semestre reste très fragile. Ainsi, Japan Airlines (JAL) affiche 617 millions de francs de profits nets pour six mois (avril à septembre), mais ne table cette année que sur un simple retour à l'équilibre alors qu'elle avait enregistré une perte de 1,3 milliard l'an passé. Même prévision de simple retour à l'équilibre pour All Nippon Airways (ANA), dont le profit semestriel est en baisse des deux tiers, à 111 millions de francs. Le numéro trois, Japan Air System (JAS), retrouve lui aussi des bénéfices au premier semestre (95 millions) contre une perte à mi-1993 de 164 millions. Mais, sur l'ensemble de l'exercice, JAS compte simplement diviser son déficit par trois, de 665 à 210 millions de francs.

Parmi les Européens, British Airways, la compagnie britannique, caracole en tête : plus de 10 milliards de francs de bénéfice net depuis 1990, près de 3 milliards l'an dernier et 329 millions pour son premier trimestre, clos fin juin, en hausse de 40 %.

Les autres compagnies du vieux Continent qui renouent avec les excédents ont connu des pertes sévères dans le passé. C'est le cas du néerlandais KLM, sorti du rouge en 1993 et dont les bénéfices au premier trimestre ont triplé pour atteindre 380 millions de francs. Lufthansa, quant à elle, devrait retrouver les profits en 1994 avec déjà, au premier semestre, 360 millions de francs de bénéfice net.

Cependant, en Europe, les succès de ce trio bénéficiaire ne doivent pas faire oublier que trois grandes compagnies rencontrent toujours des difficultés.

C'est le cas d'Air France, l'entreprise nationale, dont les pertes diminuent mais demeurent importantes.

C'est aussi le cas d'Alitalia : 650 millions de francs de pertes semestrielles contre 720 millions l'an passé, mais des pertes de plus de 1 milliard en 1993. Quant à l'espagnole Iberia, elle est tout bonnement menacée de disparition si un accord sur un plan de redressement n'intervient pas avec les syndicats. Alors que la compagnie a perdu 8 milliards de francs ces dernières années, dont 2,8 milliards de francs en 1993, on s'attend à un déficit de 1,7 milliard de francs cette année.

II. LE CONTEXTE NATIONAL ET EUROPÉEN

A. AIR FRANCE : LA SORTIE DU PIQUÉ

1. De mauvais résultats financiers qui révèlent toutefois une amélioration de la situation

L'année 1993 a été une année noire pour la compagnie. Chiffre d'affaires en baisse (55,1 milliards de francs contre 57,2 milliards en 1992), accentuation vertigineuse du déficit (de 3,2 milliards de francs en 1992 à 8,4 milliards) et très forte dégradation de la capacité d'autofinancement (- 2,5 milliards de francs), aucune des pires hypothèses ne pouvait être écartée.

Les résultats du premier trimestre 1994 ne peuvent guère être considérés comme positifs. Ils traduisent cependant une indéniable amélioration de la situation.

Pour le groupe Air France, le chiffre d'affaires consolidé du premier semestre 1994 s'est élevé à 27,51 milliards de francs, contre 27,40 milliards de francs pour la période correspondante de 1993.

Cette quasi-stagnation (+ 108 millions de francs) est à comparer avec la forte diminution qui avait caractérisé le 1er semestre 1993 (- 1,32 milliard de francs). Elle recouvre une augmentation de l'activité à Air France (+ 10,6 %) ainsi qu'à Air Inter (+ 2,5 %) compensée par la poursuite d'une baisse importante de la recette unitaire d'Air France.

Le résultat net (part du Groupe) est déficitaire de 2,6 milliards de francs à comparer aux pertes de 3,8 milliards de francs en 1993, soit une amélioration de 1,216 milliard de francs.

Le chiffre d'affaires de la seule compagnie Air France s'élève à 19,25 milliards de francs en augmentation de 1,4 % sur la même période de 1993 et sa part dans le résultat du Groupe est négative de 2,69 milliards de francs, soit une diminution de 25 % de la perte par rapport à l'exercice précédent (- 3,5 milliards de francs).

2. L'impulsion du redressement

a) Le projet «Reconstruire Air France»

A peine cinq mois après son arrivée à la tête de la compagnie nationale, son Président, M. Christian BIANC, a obtenu, en mars dernier, l'approbation de son plan de redressement par le Gouvernement. Faute d'un accord unanime des quatorze organisations syndicales auxquelles il a ensuite été présenté, ce plan intitulé «projet pour l'entreprise» a été, le 11 avril 1994, soumis à l'ensemble du personnel par voie de référendum.

Les résultats de cette consultation ont traduit une approbation massive des orientations proposées : 83,5 % de participation, 81,2 % de oui.

Les lignes de force de ce projet ayant été abondamment commentées, il sera simplement rappelé ici qu'il :

① demande d'importants efforts aux personnels (réduction des effectifs par 5.000 départs en 3 ans, gel des salaires sur 3 ans, allongement de la durée de vol des personnels navigants, accroissement de la durée hebdomadaire de travail des personnels au sol...) de manière à augmenter la productivité de 30 % en deux/trois ans ;

② proclame une volonté de reconquête commerciale en annonçant la création de nouveaux produits (Euroconcept, Première, Club) ;

③ programme une réorganisation en profondeur de la flotte et des structures de l'entreprise (état major réduit, création de onze centres de résultat autonomes...);

④ ouvre le capital de la compagnie à ses salariés.

Depuis six mois, ce plan est mis en oeuvre.

L'ancienne hiérarchie a été progressivement remplacée. Les circuits décisionnels ont été raccourcis. L'empilement des strates administratives qui alourdissait le fonctionnement de l'entreprise a volé en éclat. Les pilotes ont consenti des heures de vol non payées. Les hôtes et stewards ont accepté une refonte complète de leur organisation de travail et de leur mode de rémunération. Les

personnes au sol travaillent désormais 39 heures et non plus 38 heures par semaine.

Parallèlement est prévue la création, au 1er janvier 1997, d'une compagnie européenne née de la fusion d'Air Inter et des activités européennes d'Air France. Le mariage de deux entreprises apparaît nécessaire tant, par bien des aspects, elles sont complémentaires, même si, d'une culture différente, elles ont connu, dans le passé, des relations quelque peu conflictuelles.

Ce rapprochement, en raison des difficultés qu'il peut poser ne doit donc pas s'engager brutalement. C'est pourquoi, à titre personnel, votre rapporteur pour avis juge tout à fait raisonnable le délai de deux ans prévu pour mettre en oeuvre cet objectif.

D'une manière générale, cet engagement résolu dans la voie du redressement et des réformes qu'il suppose ne peut être qu'approuvé.

La compagnie a indéniablement pris le bon cap . Elle est en train d'abandonner des habitudes «bureaucratiques» qui ne lui permettraient pas d'espérer survivre à la généralisation de la concurrence aérienne.

Il n'en demeure pas moins que la rapidité des changements entraîne des perturbations importantes dans la manière de travailler des personnels. Des reproches s'élèvent, en conséquence, ici et là sur la manière dont est conduite la réforme.

Aussi, pour votre rapporteur pour avis, le succès des transformations en cours impose que soient renforcées les procédures de concertation et la transparence des décisions. Il ne faut surtout pas perdre de vue que les salariés d'Air France constituent sa plus grande richesse et qu'aucun renouveau de la compagnie ne peut s'envisager sans leur adhésion.

b) Le plan de recapitalisation

Suite à l'accord des employés de l'entreprise publique au plan de redressement, le Gouvernement a confirmé qu'afin de ramener l'endettement et les frais financiers de la compagnie à un niveau supportable, l'Etat procéderait à une augmentation de capital à hauteur de 20 milliards de francs.

Cette opération a été approuvée par la Commission européenne le 27 juillet dernier, sous réserve du respect de seize conditions qualifiées de «sévères» par les commissaires de Bruxelles

eux-mêmes. Elle devait s'effectuer en trois tranches : 10 milliards de francs versés avant le 31 décembre 1994, puis 5 milliards de francs en 1995 et 1996 en fonction de la réalisation effective du projet pour l'entreprise.

Or, à la fin novembre, Air France n'a perçu que 3,2 milliards de francs sur les 10 milliards qui devaient lui être attribués cette année.

Qui plus est, il semble que certains envisagent un versement complet de la dotation annuelle non plus au 31 décembre, mais plutôt d'ici à la fin de l'exercice fiscal de la compagnie, exceptionnellement décalé au 31 mars 1995.

Or, il faut savoir que la première tranche de recapitalisation doit permettre à l'entreprise nationale de diminuer de 50 millions de francs par mois les frais financiers engendrés par son énorme endettement.

Tout retard dans le respect du calendrier de versement auquel s'est engagé l'Etat est donc un facteur d'alourdissement des charges d'Air France.

C'est pourquoi, votre commission pour avis souhaite vivement connaître les intentions exactes du Gouvernement sur ce dossier.

Elle tend, en effet, à considérer que les incertitudes actuelles constituent une menace pour la réussite du plan de redressement d'Air France.

Cette menace lui paraît même, à maints égards, aussi sérieuse que le recours déposé, par six compagnies concurrentes d'Air France -si ce n'est plus-(British Airways, Air UK, KLM, SAS, TAT et Euralair), devant la Cour européenne de justice pour contester la décision de la Commission de Bruxelles, approuvant le plan de recapitalisation d'Air France.

Il n'en demeure pas moins que ce recours a attiré l'attention de votre commission pour avis sur le comportement de la compagnie britannique British Airways. Celle-ci conteste aujourd'hui tout soutien public aux transporteurs aériens alors qu'il semble bien qu'elle ait largement bénéficié de tels soutiens au moment de sa privatisation et après.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan se trouve amenée à se demander si British Airways est bien le champion du libéralisme aérien qu'elle prétend être.

B. BRITISH AIRWAYS : CHAMPION OU TARTUFFE DU LIBÉRALISME AÉRIEN ?

Aujourd'hui, British Airways (BA) est le chantre européen du libéralisme en matière de transport aérien. Cette attitude semble refléter l'excellence de la gestion de la compagnie d'outre-Manche. Elle pourrait laisser croire que sa privatisation et son indépendance vis-à-vis de l'Etat britannique ont été les seuls moteurs de son succès.

Toutefois, une analyse détaillée ⁽¹⁾ des conditions du redressement de BA, de sa privatisation et de sa manière d'opérer au cours de la dernière décennie, démontre que ses succès résultent, pour une large part, de facteurs totalement étrangers au simple jeu de la libre concurrence.

En effet, lorsque British Airways conteste l'attribution de financements publics plus ou moins importants à ses concurrents, il ne faut pas oublier que la compagnie a été l'une des premières à bénéficier d'aides de ce type, et cela pendant longtemps, à une époque où le contrôle de ces aides était prévu en droit, mais n'était pas mis en oeuvre.

Il apparaît, en effet, que le développement commercial de British Airways a été en grande partie rendu possible grâce à l'appui, tantôt direct, tantôt indirect, mais toujours incontestable du Gouvernement britannique.

1. Le soutien du Gouvernement britannique à British Airways lors du processus de privatisation

● Il faut, tout d'abord, se remémorer, que de 1981 à 1985, les pouvoirs publics britanniques ont permis la survie de British Airways en lui apportant, à la fois, des capitaux et des garanties d'emprunt.

(1) Les informations présentées dans les développements qui suivent résultent, pour l'essentiel, de l'examen de documents publics, tels le prospectus de privatisation de BA en date du 8 janvier 1987, des notes financières l'accompagnant ou encore des questions sur les conditions de cette privatisation posées par les parlementaires britanniques au secrétaire d'Etat aux transports.

Le Gouvernement britannique a fourni pour 180 millions de livres (environ 2 milliards de francs) de fonds propres pendant cette période.

En outre, British Airways a bénéficié de la garantie de l'Etat pour la plus grande partie de ses recours aux banques et aux marchés financiers. Cela lui a permis de continuer son exploitation alors que, sur la base de ses ratios financiers, n'importe quelle entreprise commerciale normale aurait cessé d'exister.

Deux mécanismes de garantie gouvernementale ont été mis en place :

- le premier a couvert l'ensemble des emprunts et des opérations de crédit bail contractés par British Airways auprès de banques et d'institutions financières publiques ou privées. Ce mécanisme a garanti la quasi totalité des dettes financières contractées jusqu'au 1er avril 1984, et a ensuite continué à s'appliquer jusqu'à l'extinction de ces dettes.

- le deuxième mécanisme a couvert le risque de change sur les emprunts en devises, dans le cadre du programme général de gestion des réserves de change des entreprises nationalisées, la garantie valant, elle aussi, jusqu'à la fin du remboursement des emprunts.

L'évaluation des avantages ainsi conférés est certes difficile. Mais quand on sait qu'aucune entreprise privée dans la situation de British Airways n'eut pu obtenir un seul de ces emprunts, on comprend ce qu'ils peuvent représenter.

● Par ailleurs, un certain nombre d'éléments démontrent que l'aide financière du gouvernement ne s'est pas limitée au renforcement des grands équilibres du bilan.

Ainsi, British Airways a bénéficié, dans la période précédant sa privatisation, mais aussi après, de baux consentis par British Airport Authority, entreprise nationalisée, à des conditions extraordinairement avantageuses par rapport à celles consenties à d'autres entreprises, même si on prend en compte l'importance de la surface des locaux loués.

L'amortissement accéléré de la flotte de Tridents de British Airways et les provisions pour réduction d'effectifs ont aussi puissamment contribué à améliorer la situation de la compagnie avant sa privatisation, alors même que les modalités concrètes de ces opérations n'auraient pas été envisageables sans un soutien très actif de l'Etat.

2. Le soutien du Gouvernement britannique après la privatisation

Il est également très intéressant de constater que le soutien financier du gouvernement britannique a continué après la privatisation.

D'abord, un certain nombre des formes de soutien financier précédemment énoncées ont pu continuer alors que British Airways était devenue une compagnie privée. Les garanties gouvernementales ne se sont pas éteintes avec la privatisation. Elles se sont appliquées, bien après la privatisation, jusqu'à l'échéance des emprunts en livres ou en devises étrangères.

En outre, la championne du libéralisme aérien a continué de bénéficier de loyers inférieurs au marché pour l'ensemble de ses installations. Cela correspond à une économie de frais de fonctionnement de plusieurs millions de livres par an. Et cela va continuer jusqu'à la fin des baux en cours, c'est-à-dire 2005 au plus tôt. Les économies qui en résultent se chiffrent en milliards de francs.

Enfin, la compagnie a bénéficié d'un fort appui gouvernemental en faveur de son développement commercial.

Ainsi, l'opinion générale des consultants et analystes financiers spécialisés dans ce secteur, est que, seule une minorité de lignes peut être rentable à partir de l'aéroport de Gatwick. En revanche, la présence, à Heathrow, d'une clientèle d'affaires importante permet aux compagnies régulières de concurrencer les compagnies charters en vendant une partie de leurs sièges économiques à des prix très compétitifs, car subventionnés par les marges dégagées sur la classe affaires. Or, les règles d'utilisation des aéroports londoniens favorisent la présence de British Airways à Heathrow.

Aujourd'hui, British Airways se présente comme le défenseur de la libre concurrence et de la libéralisation du secteur du transport aérien dans l'Union européenne. Cette ferveur libérale se comprend d'autant mieux quand on sait que :

- d'une part, elle a pu acquérir une situation financière très satisfaisante grâce à une privatisation réussie avec l'aide politique et financière du Gouvernement britannique ;

- et, d'autre part, que la Commission européenne met désormais en oeuvre une politique très stricte de contrôle des aides d'Etat aux autres compagnies européennes.

La combinaison de ces deux facteurs assure, en effet, à la compagnie londonienne que les conditions de privatisation future de ses concurrents européens seront beaucoup plus sévères que celles qui lui ont été appliquées. Il en résulte pour elle un avantage concurrentiel tout à fait substantiel.

Ainsi, le fonctionnement du marché du transport aérien pourrait évoluer vers un fonctionnement oligopolistique qui profitera essentiellement aux compagnies déjà en position de force sur ce marché et donc, d'abord, à BA.

En d'autres termes, British Airways a construit sa position à une époque où les règles, dont elle se réclame, n'étaient pas contrôlées, ce qui lui a permis de ne pas les appliquer. Mais maintenant qu'elle détient une position prépondérante sur le marché européen, elle s'érige en défenseur moral des principes qui inspirent ces règles.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan souhaite tout particulièrement connaître les analyses du Gouvernement sur ce dossier. Elle apprécierait notamment de savoir s'il est aujourd'hui possible de diligenter des enquêtes plus approfondies sur les soutiens publics apportés à British Airways au cours des années 1980.

Elle ne peut d'ailleurs pas s'empêcher de se demander pourquoi la Commission européenne si sourcilleuse à l'égard du regroupement Air France/UTA, en 1990, s'est montrée si complaisante, en 1987, sur les conditions de privatisation de BA.

Il y a quelques années et sur d'autres dossiers, d'aucuns ont pu se demander si la nationalité des entreprises pouvait influencer l'attitude de la Direction de la Concurrence de la Commission de Bruxelles, la fameuse DG IV, longtemps dirigée par sir Leon BRITTAN.

Votre rapporteur pour avis n'envisage nullement de s'engager dans une telle voie. Mais il s'interroge sur le sort qui aurait été réservé aux aides apportées à BA si elles avaient été examinées à l'aune des critères appliqués, par la Commission de Bruxelles, à la recapitalisation d'Air France. Le sentiment du Gouvernement sur le sujet, s'il était possible de le formuler, l'intéresserait d'ailleurs au plus haut point.

C. AIR INTER : UN MAINTIEN DU PLAN DE VOL

1. Une amélioration des résultats

● L'exercice 1993 n'a pas été un exercice facile pour Air Inter.

La faible augmentation du trafic de passagers (+ 0,3 %) et le recul du transport de fret avaient conduit, en effet, à une détérioration prononcée du résultat net (- 68,6 millions de francs en 1992 ; - 257,1 millions en 1993).

● L'année 1994 s'annonce sous de meilleurs auspices.

Sur les dix premiers mois de l'année, la compagnie a transporté 14,3 millions de passagers (+ 2,2 % par rapport à 1991).

Au premier semestre, le résultat d'exploitation a renoué avec les tendances antérieures à la crise : il est positif (+ 53 millions de francs) alors qu'il affichait une perte de 41 millions en juin 1993.

2. Des défis toujours identiques

A compter du 1er avril 1997, l'exploitation des lignes intérieures sera totalement libéralisée. Mais avant même cette date butoir, la compagnie sera confrontée à la concurrence sur ses lignes domestiques les plus rentables.

Votre commission avait exposé en détail les tenants et aboutissants de cette évolution dans son précédent avis.

Elle indiquait notamment qu'à compter de 1997, Air Inter allait *devoir faire face à une concurrence généralisée à laquelle sa position de monopole, même entamée par le TGV, l'a jusqu'à présent assez peu préparée.*

Il ne conviendrait donc pas que par impréparation, incapacité de réduire ses coûts de production ou refus de l'effort, cette

ouverture à la compétition fasse emprunter à Air Inter le chemin qu'a suivi Air France suite à la déréglementation internationale. Air Inter ne doit pas gaspiller les atouts que lui assurent ses remarquables performances techniques».

La position de votre commission pour avis n'a pas changé. Elle constate d'ailleurs avec satisfaction qu'Air Inter a commencé à réorganiser sa grille tarifaire en fonction de cette perspective. Depuis le début de l'année, elle accentue la «dépéréquation» progressive de ses prix. Elle augmente les billets correspondants d'un coefficient plus élevé que celui de la moyenne de son réseau afin d'en rééquilibrer l'exploitation.

En outre, le développement de l'activité d'Air Inter sur les dessertes court-courrier européennes peut être de nature à lui permettre de compenser les pertes de parts de trafic qui risquent de résulter, pour elle, de l'accentuation de la concurrence sur son marché réservé. De ce point de vue, les projets à l'étude au sein du groupe Air France apparaissent apporter des réponses satisfaisantes.

Il n'en demeure pas moins que la soumission d'Air Inter aux lois du marché ne lui permettra plus, à l'avenir, de jouer le rôle qu'elle joue actuellement en matière d'aménagement aérien du territoire.

Cette perspective avait vivement inquiété votre commission des Affaires économiques et du Plan qui s'en était ouvert au ministre en charge des transports l'an dernier lors de la discussion du budget de l'aviation civile en séance publique au Sénat.

Cette intervention avait conduit le ministre à annoncer, en réponse, la création d'un comité de réflexion sur ce sujet aux travaux desquels il avait souhaité associer votre rapporteur pour avis.

Force est de constater que ces travaux n'ont pas été inutiles. Les propositions de ce comité de réflexion ont, en effet, conduit à l'introduction d'un dispositif spécifique au transport aérien dans le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

III. LA RÉPONSE FRANÇAISE À L'AMÉNAGEMENT AÉRIEN DU TERRITOIRE

A. LES PROPOSITIONS DU COMITÉ DE RÉFLEXION DIT «ABRAHAM»

● Le comité de réflexion et de proposition sur les dessertes intérieures françaises créé par M. BOSSON, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, à la suite des observations de votre commission, a été constitué fin 1993. Il était composé de fonctionnaires et de parlementaires. Il a été placé sous la présidence de M. ABRAHAM, ancien directeur général de l'Aviation civile. Il a mené ses travaux tout au long du premier trimestre 1994.

● Au terme d'une étude détaillée de la nouvelle situation créée par la réglementation européenne, le comité «ABRAHAM» a estimé que :

① la généralisation de la concurrence conduirait inéluctablement à aligner les tarifs sur les coûts des entreprises les plus performantes, donc à supprimer les péréquations (il a ainsi confirmé les analyses de votre commission pour avis) ;

② dans ce contexte, le soutien à certaines catégories de services ou de clients ne pourrait se faire que par des subventions directes de la collectivité, expressions de la solidarité nationale.

La réglementation communautaire ayant explicitement prévu l'intervention d'un dispositif financier de ce type, la conclusion du comité de réflexion a été que : *«la seule solution pour garantir le service public de transport aérien dans le nouvel environnement concurrentiel reposera sur la mise en place d'un mécanisme systématique de soutien financier aux liaisons d'intérêt public qui le justifient».*

En conséquence, le rapport remis par le comité «ABRAHAM» en mai 1994 proposait, pour répondre au problème posé, d'instituer un fonds de péréquation du transport aérien et d'alimenter ce fonds au moyen d'une taxe due par les compagnies aériennes en fonction du nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale.

B. LES DISPOSITIFS LÉGISLATIFS EN COURS D'ADOPTION

Le Gouvernement a suivi ces orientations. L'article 14 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a créé le fonds et la taxe préconisés par le comité Abraham.

L'Assemblée nationale et le Sénat en ont, d'ores et déjà, adopté le principe. Le Sénat a toutefois apporté deux modifications essentielles au dispositif présenté par le Gouvernement.

Il a tout d'abord érigé ce fonds en établissement public national. Ceci permettra d'associer des élus nationaux et locaux au contrôle de sa gestion. Ceci présentera également l'avantage d'éviter une «évasion» des ressources du fonds vers le budget général, en raison du principe d'autonomie financière qui régit le fonctionnement de tels établissements.

Lors de la discussion du projet de loi de finances pour 1995, le Gouvernement s'est d'ailleurs engagé à instituer des garanties équivalentes si le fonds était géré sous forme de compte d'affectation spéciale du Trésor. Il n'est donc pas certain que le fonds soit institué sous forme d'établissement public mais il est, désormais, plus que probable que les garanties offertes par ce statut juridique seront préservées.

Le Sénat a ensuite limité les soutiens pouvant être apportés, par le fonds de péréquation, aux seules dessertes aériennes intérieures. En effet, si on avait maintenu le soutien aux lignes internationales prévu par le texte transmis par l'Assemblée nationale, on aurait pris le risque de faire subventionner, par le fonds, des détournements de trafic des compagnies étrangères concurrentes d'Air France vers leurs «hub» internationaux.

Les dispositions ainsi arrêtées marquent, selon votre rapporteur pour avis, une étape décisive dans la prise en compte des exigences d'aménagement du territoire dans l'organisation des dessertes aériennes intérieures.

Il s'étonne toutefois, à titre personnel, que lors de l'examen du dispositif précité le Sénat n'ait pas accepté de limiter les interventions du fonds aux seules lignes intérieures de France continentale.

En effet, sans cette précision, le fonds pourrait notamment être utilisé comme moyen de débudgétisation de la subvention versée au titre de la continuité territoriale aux liaisons Corse/continent.

Or, pour 1994, le montant total de cette subvention s'élève à près de 130 millions de francs, soit plus des trois-quarts des ressources prévues pour le fonds de péréquation en 1995.

C'est pourquoi, sur ce point précis, votre rapporteur pour avis apprécierait vivement d'obtenir le sentiment du ministre responsable du secteur.

CHAPITRE III

La construction aéronautique : les premiers signes de reprise

I. LA SITUATION DU SECTEUR

A. UN SECTEUR QUI S'ORIENTE VERS UNE NOUVELLE CROISSANCE

Dans les pays développés, l'industrie aéronautique et spatiale tous secteurs confondus -militaire et civil- a subi le contrecoup de la détente dans le monde et de la mauvaise santé du transport aérien.

Le relâchement des tensions internationales consécutif à la disparition du pacte de Varsovie a provoqué une chute prononcée des ventes de missiles, d'hélicoptères d'attaque ou d'avions de combat. De 1988 à 1991, les exportations mondiales de matériel militaire ont régulièrement décliné, passant de 250 à 120 milliards de francs, soit une diminution de moitié.

A cela, s'est ajouté le marasme du transport aérien. L'importance des pertes enregistrées par les compagnies aériennes au cours de la période les a conduites à reporter les livraisons et surtout à annuler des commandes passées dans l'euphorie des années 1987-1989. De ce fait, avionneurs, motoristes, équipementiers et sous-traitants réduisent leurs cadences de production, ont vu diminuer leurs chiffres d'affaires et disparaître leurs bénéfices.

Enfin, le ralentissement des activités spatiales n'a pas favorisé la résorption des difficultés. L'annulation de pans entiers du programme dit de « guerre des étoiles » et la décision européenne de reporter la réalisation du planeur

spatial Hermès ont entraîné un tarissement des flux d'investissement public, qui a contribué à enrayer un des facteurs d'expansion du secteur.

L'activité aérospatiale française -la première en Europe et la seconde dans le monde- n'a pas échappé à ce mouvement général. Elle a enregistré sur la période 1991-1993 une baisse de 10 % de son chiffre d'affaires et une diminution de 13 % de ses effectifs, soit près de 15.000 personnes.

Cependant, aujourd'hui, le Bureau d'information et de prévision économique (BIPE) estime ⁽¹⁾ que «les perspectives dans le militaire demeurent incertaines», mais que «les premiers signes de reprise sont observables dans l'aéronautique civile».

De manière résumée, l'évolution de l'industrie aéronautique française peut se présenter de la manière suivante, si on prend en compte les résultats passés et les prévisions les plus couramment acceptées pour les années à venir :

CHIFFRE D'AFFAIRES NON CONSOLIDÉ* DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE

	1993 (Milliards de francs)	Taux de croissance annuel moyen (en francs 1993 et en %)			1999 (Milliards de francs)
		1982-1986	1986-1993	1993-1999	
Total	110	- 0,2	1,0	4,7	145,145
Cellules	61,523	- 4,4	1,0	4,2	78,749
Moteurs	22,205	2,7	1,1	5,0	29,757
Equipements	26,272	22,4	0,9	5,7	36,639

* Comprenant les mouvements entre firmes de la profession

Source : GIFAS - Prévisions BIPE Conseil

(1) Les prévisions glissantes détaillées du BIPE -Construction aérospatiale- Perspectives sectorielles 1993-1999.

B. UN SECTEUR QUI ACCENTUE SA CONCENTRATION

L'industrie aéronautique des pays industrialisés est engagée dans un vaste mouvement de concentration sous l'effet du poids croissant de ses frais de recherche-développement. Leur importance incite les entreprises à nouer des alliances pour alléger leur charge propre.

La contraction du budget militaire américain (diminution de 35 % en 10 ans) est indéniablement à l'origine du phénomène car il a incité les constructeurs américains à accroître leurs exportations, à améliorer leur compétitivité par la recherche-développement et à comprimer leurs coûts au moyen des économies d'échelle que permettent les fusions. De ce point de vue, le rapprochement de Lockheed -5ème entreprise mondiale du secteur- et de Martin Marietta -qui occupe la 7ème place- est tout à fait significatif.

Le phénomène est récent en Europe. Il se traduit par la création de grands pôles industriels qui tendent à fédérer l'ensemble des industries de défense et aéronautique de chaque pays (Dasa-Daimler-MTU en Allemagne, Finmeccanica-Alenia en Italie, etc...).

La France reste toutefois à l'écart de ce phénomène, Dassault et Thomson ont certes déjà opéré des restructurations mais elles demeurent une exception.

Cette fragmentation de nos entreprises du secteur tend de plus en plus à apparaître comme une source de fragilité car, pour exister sur le marché mondial, il faut atteindre une certaine taille critique.

Or, Aérospatiale, de loin le premier groupe français du secteur, est en 8ème position au niveau mondial, avec un chiffre d'affaires de 50 milliards de francs, soit à peine 30% de celui de Boeing, le numéro 1 mondial.

II. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES ENTREPRISES FRANÇAISES

A. AIRBUS INDUSTRIE

En 1993, Airbus Industrie a dégagé un excédent comptable de 122 millions de dollars à comparer aux 115 millions de dollars atteints l'année précédente. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 8,69 millions de dollars contre 7,76 millions de dollars en 1992.

Les livraisons sont de 138 appareils au lieu de 157 l'année précédente.

Cette évolution confirme l'amélioration constatée depuis 1987 dans les comptes du GIE. Le résultat s'est ainsi redressé fortement passant en pourcentage du chiffre d'affaires de - 21 % en 1987 à + 3,5 % en 1991, + 1,5 % en 1992 et + 1,4 % en 1993.

Le résultat du GIE ne donne cependant qu'une indication incomplète de la performance économique d'ensemble du programme Airbus. Celui-ci doit être complété du résultat industriel constaté au niveau de chaque partenaire, différence entre les prix de ventes au GIE en dollars et les coûts de revient facturés pour l'essentiel en monnaie nationale.

Le taux du dollar réel ou garanti par les couvertures de change joue ainsi un rôle décisif dans le niveau du résultat final.

Le tableau ci-après résume les résultats financiers du GIE en 1992 et 1993 :

RÉSULTATS FINANCIERS D'AIRBUS-INDUSTRIE
(En millions de dollars)

	1992	1993
Recettes	7.766	8.696
Dépenses	7.685	8.216
Résultats d'exploitation	81	480
Résultat net	115	122

B. AÉROSPATIALE

Aérospatiale est demeurée dans une situation difficile en 1993, bien que les comptes se soient redressés par rapport à 1992 (- 913 millions de francs en résultat net, contre - 2.025 millions en 1992).

Le chiffre d'affaires de l'exercice 1993 s'établit à 30,58 milliards de francs, soit une baisse de 3 % par rapport à 1992.

RÉSULTATS FINANCIERS d'AÉROSPATIALE
(En milliards de francs)

	1992	1993
Chiffre d'affaires HT	31,48	30,58
Résultat net	- 2,025	- 0,913

C. LA SNECMA

La SNECMA a réalisé, en 1993, un chiffre d'affaires de 10,8 milliards de francs, en recul de 20 % par rapport à celui de 1992 (13,5 milliards de francs). Une perte de 692 millions de francs a été

enregistrée en 1993 (contre une perte de 592 millions de francs en 1992). Elle provient, d'une part, de la baisse du chiffre d'affaires et d'autre part, des charges exceptionnelles liées à l'adaptation des effectifs au recul de l'activité.

Le tableau suivant résume ses résultats financiers pour les deux derniers exercices :

RÉSULTATS FINANCIERS DE LA SNECMA
(En millions de francs)

	1992	1993
Chiffre d'affaires	13.358	10.851
Résultat d'exploitation	103	273
Résultat net	- 592	- 692

CHAPITRE IV

L'activité aéroportuaire : l'heure est à l'optimisme et à la réflexion

I. L'EMBELLIE DES RÉSULTATS

Pour les passagers, après une progression modeste de 1,9 % l'an dernier, les aéroports français voient leur trafic sur les dix premiers mois de l'année croître de 6,25 %. Les aéroports parisiens creusent toutefois l'écart avec la province puisqu'ils enregistrent une hausse de trafic de 7,7 %.

Pour le fret, la tendance est identique. Les plates-formes d'Ile-de-France progressent de 15 % contre 13 % pour les provinciales.

Cela s'explique notamment par une reprise plus forte sur les vols internationaux que sur les liaisons domestiques. Ces résultats confirment le «*retour des passagers*» constaté par Air France et Air Inter sur la même période.

Les gestionnaires d'aéroport ont repris confiance dans l'avenir et cette confiance se traduit par le volume d'investissements prévus pour 1995, soit 4,3 milliards de francs dont 2,1 pour les aéroports parisiens.

Le tableau suivant résume les principales évolutions constatées :

PROGRESSION DES TRAFICS AÉROPORTUAIRES

Passagers commerciaux	% de variation 10 mois 1994/10 mois 1993
Nantes	+ 7,88
Paris (1)	+ 7,70
Lyon	+ 6,13
Nice	+ 4,46
Bâle-Mulhouse	+ 4,44
Montpellier	+ 4,24
Toulouse	+ 3,71
Strasbourg	+ 2,90
Bordeaux	+ 2,87
Ajaccio	+ 2,34
Marseille	+ 1,11
Lille	- 4,25
Croissance totale	+ 6,25

(1) Estimation

Source : UCCEGA

II. L'ENGAGEMENT D'UNE ÉTUDE SUR LA DESSERTE AÉROPORTUAIRE DU GRAND BASSIN PARISIEN

L'évolution du trafic aérien des aéroports parisiens nécessite, compte tenu des capacités limitées de l'aéroport de Paris-Orly, que soit réalisée une nouvelle phase de développement des infrastructures de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dans l'intérêt non seulement des habitants du bassin parisien, mais aussi de l'ensemble du pays.

Afin de répondre à ces besoins du développement économique, tout en assurant la préservation de l'environnement et la protection des riverains de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, M. Bernard BOSSON, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, a décidé de lancer, le 23 septembre dernier, une étude globale sur la desserte aéroportuaire à long terme du grand bassin parisien.

Il est prévu que cette étude s'attache, tout d'abord, à réactualiser les prévisions en matière de demande de transport aérien du grand bassin parisien en la situant dans le cadre national. Elle doit identifier les possibilités de développement des infrastructures existantes, y compris l'ouverture des aéroports non ouverts au trafic commercial régulier.

L'étude devra aussi approfondir les conditions d'exploitation combinée de plusieurs plates-formes (adaptation à la demande, répartition du trafic, desserte de la zone de chalandise, interconnexion des plates-formes, adaptation de l'offre des compagnies, modification des répartitions modales TGV-aérien) et les contraintes de circulation aérienne.

Cette étude devra, enfin, présenter différents scénarios contrastés de desserte aéroportuaire à très long terme du grand bassin parisien. Seront notamment examinées, à cette occasion, différentes hypothèses de développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, une perspective volontariste du trafic des aéroports de province, une desserte complémentaire du bassin parisien reposant sur des plates-formes autres que Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, existantes ou nouvelles.

La réalisation de cette étude a été confiée à un groupe de travail composé de quatre personnes qui sera présidé par M. Jacques DOUFFIAGUES, ancien ministre chargé des Transports, et auquel participera votre rapporteur pour avis.

*

* *

Au vu de l'évolution favorable tant des crédits de l'aviation civile et du transport aérien inscrits au projet de budget pour 1995 que des secteurs économiques qu'ils recouvrent, votre commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption de ces crédits.