

—
S E N A T

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

A V I S

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1985, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Georges BERCHET
en remplacement de M. Bernard LEGRAND, empêché

Sénateurs

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, *secrétaires* ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lochenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 42), 2370 (tome XVIII) et In-8° 663.
Sénat : 66 et 69 (annexe n° 34) (1984-1985).

SOMMAIRE

	Pages
PREMIERE PARTIE : L'AVIATION INTERNATIONALE	
I. L'AVIATION INTERNATIONALE	7
II. L'AVIATION INTERNATIONALE : CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN	9
A. L'EVOLUTION DES GRANDES COMPAGNIES	10
1) Les compagnies américaines	10
a) les « Majors »	10
b) les « Nationals »	10
c) les compagnies issues de la déréglementation	10
d) les compagnies « commuters »	11
2) Les compagnies européennes	11
3) Les autres compagnies	11
B. LES GRANDES TENDANCES DE L'AVIATION MONDIALE	12
1) Le point de la déréglementation	12
a) aux Etats-Unis	12
b) en Europe	12
2) L'assouplissement des relations avec l'U.R.S.S.	13
3) La tendance à la création de lignes directes de très longue distance	13
DEUXIEME PARTIE : LE SECTEUR AERIEN FRANCAIS...	15

I. LES RESULTATS DES COMPAGNIES FRANCAISES	15
A. AIR FRANCE	15
1) Un trafic en progression	15
<i>a) résultats de l'activité passagers</i>	<i>15</i>
<i>b) résultats de l'activité fret</i>	<i>16</i>
2) Un équilibre financier retrouvé	16
3) Une meilleure utilisation des capacités	17
4) La signature du contrat de plan	18
5) Les activités de charters	18
B. L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS	19
1) Un trafic en baisse	19
2) Des résultats financiers qui restent satisfaisants	19
C. AIR INTER	20
1) Les résultats du trafic	20
2) Les résultats financiers	21
3) L'affirmation de la vocation régionale d'Air Inter	22
<i>a) par le développement des lignes transversales</i>	<i>22</i>
<i>b) par une politique de complémentarité avec les compagnies régionales</i>	<i>22</i>
D. LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU	23
1) Des résultats en stagnation	23
2) Les mesures propres à favoriser le développement de ces compagnies	23
<i>a) la loi d'orientation des transports intérieurs</i>	<i>23</i>
<i>b) les relations de ces compagnies avec Air France et Air Inter</i>	<i>24</i>

II. LA SITUATION DES AEROPORTS NATIONAUX	25
A. L'AEROPORT DE PARIS	25
1) Des résultats positifs	25
2) Un effort de diversification des activités	25
3) Des perspectives modestes pour 1984	26
B. LES AUTRES AEROPORTS	26
1) Un trafic en stagnation	26
a) les aéroports régionaux	26
b) les aéroports d'outre-mer	27
2) Les conditions de gestion de ces aéroports	27
III. LES DIFFICULTES DES CONSTRUCTEURS AERO- NAUTIQUES	28
A. LES AVIONS	28
1) L'Airbus	28
2) L'ATR 42	30
3) Le Falcon 900	31
B. LES HELICOPTERES	31
C. LES MOTEURS	32
1) L'activité de la SNECMA	32
2) Les perspectives	32

TROISIEME PARTIE : ANALYSE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE	35
I. LES CREDITS POUR 1985	35
1. Les subventions aux compagnies aériennes	35
2. Les avances à la construction aéronautique	35
II. UNE ANALYSE RENDUE DIFFICILE	37
1. En raison de la pratique des annulations de crédits	37
2. En raison de la modification de structure apportée au budget de l'aviation civile	37
EXAMEN EN COMMISSION	39

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Après 1982 qui a constitué, pour l'aviation civile, une année particulièrement difficile, l'année 1983 a été marquée par une légère reprise due notamment à la relance de l'économie américaine.

Aussi aurait-on pu s'attendre à un renforcement de l'aide des pouvoirs publics à ce secteur afin de participer à son redressement.

Or, on a pu constater au cours d'année 1983 un nouveau recours à la procédure des « annulations de crédits », portant principalement sur le secteur fragile de la construction aéronautique, en particulier sur le plan d'action technologique relatif aux moteurs civils, qui a été amputé de 50 millions de francs.

Le budget pour l'année 1985 ne compense guère les coupes opérées lors de l'année écoulée puisque les crédits alloués à l'aviation civile ne font l'objet d'aucune augmentation, en francs constants, ainsi que nous pourrions le constater à l'issue de la présentation de cet avis.

Votre commission vous propose auparavant d'étudier la conjoncture générale du transport aérien mondial, afin de constater l'évolution internationale de ce secteur et de dégager les grandes tendances qui se dessinent aujourd'hui.

Votre commission vous présentera ensuite un examen consacré à la situation de nos compagnies aériennes, de nos aéroports et de nos constructions aéronautiques.

PREMIERE PARTIE

CONJONCTURE INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN

Après avoir connu, en 1982, le plus faible taux de progression jamais enregistré (+ 2 %), le transport aérien mondial bénéficie en 1983, de sa première année de reprise depuis trois ou quatre ans.

Les perspectives favorables de cette évolution (+ 3 à 4 % pour le trafic passager, + 9 à 10 % pour le fret) sont dues à la situation de reprise économique, enregistrée notamment aux Etats-Unis.

Ces estimations sont celles produites par l'Association internationale des transporteurs aériens (I.A.T.A.), qui regroupe les 135 principales compagnies aériennes réalisant 56 % du trafic mondial. Sa réunion annuelle ayant eu lieu à Montréal, siège de l'O.A.C.I. (organisation filiale de l'O.N.U., spécialisée pour l'aviation civile, et qui réunit l'ensemble des pays), nous disposons cette année d'estimations financières issues du rapprochement des statistiques de ces deux organismes.

Ainsi, ces estimations prévoient, en 1983 et pour la première année depuis 1979, un résultat d'exploitation positif qui restera cependant légèrement insuffisant pour couvrir les charges financières de la dette.

Les projections laissent espérer un résultat entièrement positif de 1,2 milliard de dollars pour 1984, 1,5 pour 1985 et 1,7 pour 1986, soit 2 à 3 % des recettes globales. Cependant, les spécialistes fixent à environ 10,5 le pourcentage de marge bénéficiaire nécessaire au rééquipement des compagnies (estimé à 150 ou 200 milliards de dollars d'ici à 1993) pour éviter d'accroître leur endettement. Aussi, la plupart des compagnies devra avoir recours à l'emprunt pour financer le renouvellement de ses équipements.

Il convient toutefois de considérer ces statistiques avec prudence, certains pays, principalement africains, publiant rarement leurs comptes.

Le trafic, enregistré pour les premiers mois de 1984, confirme et amplifie la tendance de 1983. Grâce à la reprise économique et à une meilleure utilisation des capacités, le trafic passager a crû de 8 %, et ce, avec une capacité d'accueil accrue de 5 % seulement.

Le coefficient de remplissage des avions a augmenté et devrait dépasser 60 % pour 1985 et 1986. La croissance du trafic fret est encore plus manifeste puisqu'elle s'est élevée à 16 %.

A. LA SITUATION DES GRANDES COMPAGNIES

1) Les compagnies américaines

Pour les trois premiers trimestres de 1984, le trafic passager a augmenté de 7 %.

La part du fret a enregistré une progression considérable, en particulier grâce au développement de services de messageries expresses. Ainsi, Federal Express envisage sa prochaine installation en Belgique, avant de développer son action sur l'Europe toute entière.

a) Les « Majors »

Les onze plus grandes compagnies américaines –dont PAN AM– voient leur trafic augmenter de 4 à 5 %, soit moins vite que la moyenne nationale.

b) Les « Nationals »

Cette dénomination comprend de 10 à 15 compagnies de taille inférieure mais qui, grâce à une politique d'action plus souple et plus dynamique et avec les effets de la déréglementation, détournent à leur profit la clientèle des « Majors ».

Ainsi, les neuf premiers mois de 1984 ont vu croître leur trafic de près de 30 %.

c) Les compagnies issues de la déréglementation

Elles sont très hétérogènes et souvent spécialisées, par exemple en matière de vols à bas prix (People Express) ou de vols particuliers de très haut de gamme (Regent Air).

Ces compagnies enregistrent des hausses de trafic considérables qui peuvent aller jusqu'au doublement mensuel.

d) Les compagnies « commuters »

Ce groupe réunit les petites compagnies qui correspondent au secteur français dit « de troisième niveau ». Ce secteur régional est très évolutif aux Etats-Unis et enregistre des résultats tout à fait satisfaisants.

2) Les compagnies européennes

La situation des compagnies européennes est, dans l'ensemble, favorable et comparable à la tendance mondiale.

Les compagnies Air France et Lufthansa ont enregistré, pour les neuf premiers mois de l'année 1984, une hausse du fret de 16 à 20 % et une augmentation de 8 % du trafic passagers.

Si Air Inter progresse moins vite que lors des années précédentes et U.T.A. subit un tassement, dû à une conjoncture défavorable sur l'Afrique, la plupart des compagnies européennes retrouvent aujourd'hui une situation bénéficiaire (Sabena, Alitalia); seule Ibéria est encore en difficulté en raison d'une gestion défectueuse et de la médiocrité des saisons touristiques consécutive aux troubles du Pays basque.

Les compagnies britanniques, British Airways et British Caledonian, ont, du fait de la dénationalisation de British Airways, procédé à une nouvelle répartition des destinations. De nouvelles compagnies, telle Virgin Atlantic, se préparent à assurer des liaisons sur l'Europe, en réplique aux compagnies américaines.

3) Les autres compagnies

a) Les compagnies asiatiques sont actuellement en pleine expansion. Ainsi, Japon Airlines reste la deuxième compagnie mondiale pour le fret et enregistre d'excellents résultats de trafic passagers. Les compagnies des nouveaux pays industrialisés telles Korean Airlines ou Singapore Airlines sont également en très bonne position.

b) Les compagnies africaines, en revanche, ne profitent pas de la reprise mondiale de ce secteur. Elles enregistrent des déficits, leur trafic est en stagnation, voire en net recul du fait de leur manque de moyens, des difficultés de la conjoncture économique locale et du caractère non concurrentiel de leurs avions et de leurs tarifs.

B. LES GRANDES TENDANCES DE L'AVIATION MONDIALE

1) Le point de la déréglementation

a) Aux Etats-Unis

Les principes de la déréglementation sont aujourd'hui acquis. Malgré quelques critiques, les Etats-Unis considèrent qu'elle a été positive, particulièrement en suscitant l'émergence de nombreuses compagnies, susceptibles de faire mieux jouer les phénomènes de concurrence.

La dernière étape de la procédure de déréglementation aura lieu à la fin de l'année, par la disparition du Civil Aeronautic Board (C.A.B.), organisme qui réglementait les tarifs et la concurrence ; ces compétences seront désormais directement assurées par le secrétariat d'Etat.

Enfin, l'application intégrale des principes de la déréglementation risque de pénaliser les villes d'importance moyenne, puisqu'elle entraînera prochainement la suppression des subventions versées pour favoriser la desserte des petites localités.

b) En Europe

La Grande-Bretagne est, en Europe, le fer de lance de la déréglementation. Elle est favorable à l'entière liberté d'accès aux lignes afin que plusieurs compagnies puissent assurer les mêmes liaisons. La déréglementation est qualifiée de droit de « cinquième liberté » après :

1. le droit de survol d'un pays ;
2. le droit d'escale technique dans un pays sans embarquement de frêt ou de passagers ;
3. le droit d'exportation de passagers et de frêt ;
4. le droit d'importation qui lui est symétrique.

Elle a pour but de reconnaître à un pays le droit d'effectuer des liaisons internationales entre des états de nationalité autre que la sienne. La déréglementation tend également à permettre d'assurer des lignes internationales directes entre des villes de moyenne importance, certains vols reliant la Grande-Bretagne et les Pays-Bas donnant déjà des résultats satisfaisants.

La déréglementation en Europe s'opère par le biais d'accords bilatéraux, déjà conclus entre la Grande-Bretagne, d'une part, les Pays-Bas, la Suisse et la Belgique, d'autre part.

2) L'assouplissement des relations avec l'U.R.S.S.

Contrairement à sa position antérieure, l'U.R.S.S. a accordé le droit de survol de son territoire à certaines compagnies, notamment K.L.M. pour une liaison directe Amsterdam - New-Delhi et Japan Airlines pour une ligne Tokyo - Londres, par le survol de la Sibérie.

L'utilisation éventuelle du Concorde sur la distance Paris - Tokyo n'est cependant pas concevable en raison des normes de bruit qui empêcheraient son usage supersonique.

3) La tendance à la création de lignes directes de très longue distance

En dépit de l'abandon, il y a quelques années, de la liaison directe Londres - Singapour assurée sur Concorde par une association réunissant British Airlines et Singapore Airlines, la tendance à relier, par des vols directs, des points géographiques très éloignés, se confirme.

Après la mise en service de lignes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud (Londres - Rio), puis à l'Inde (Karachi, Delhi) et de liaisons transpacifiques entre les Etats-Unis et l'Australie, de nouvelles lignes ont été créées.

Ainsi, une ligne directe a été ouverte en novembre entre Singapour et Londres, assurée par un Boeing 747 « Special Performance ». De même, Japon Airlines assurera prochainement une liaison directe Japon - Europe.

Au stade actuel de la construction aéronautique, aucun avion n'est capable d'assurer une liaison de 20 000 km, aucun point situé à cette distance ne justifiant d'ailleurs l'installation d'une telle ligne directe. C'est pourquoi, les projets actuels étudient les perspectives d'établissement de liaisons très long courrier, effectuées par des avions plus petits que les Boeing 747 S.P.

Ainsi, Airbus industrie étudie un avion quadrimoteur, le T.A. 11, adapté aux très longues distances (10 à 12 000 km) qui pourrait être lancé si le marché faisait apparaître une demande suffisante pour ce type d'appareil.

DEUXIEME PARTIE

LE SECTEUR AERIEN FRANCAIS

I. LES RESULTATS DES COMPAGNIES FRANCAISES

A. AIR FRANCE

1) Un trafic en progression

a) Résultats de l'activité passagers

● Activité subsonique d'Air France

La compagnie n'a pu pleinement profiter en 1983 de la reprise du trafic aérien international, en raison notamment des mesures gouvernementales de limitation des sorties de devises. Le nombre de passagers transportés, qui s'est élevé à 11 669 841, ne progresse que de 1,1 %, malgré une évolution plus favorable sur l'Amérique du Nord (+ 5,8 %), l'Afrique (+ 4,3 %), la Métropole (+ 17,5 %) et une certaine reprise sur l'Amérique du Sud (+ 5,3 %) et l'Afrique du Nord (+ 3 %).

● Activité supersonique d'Air France

Depuis plus d'un an, la compagnie présente des résultats de trafic en légère progression tant pour les vols réguliers que pour les vols nolisés. Par rapport au premier semestre 1983, le trafic progresse de 3,7 % et le coefficient d'occupation atteint 60 %.

La performance d'Air France en matière de progression de trafic est un peu moindre que celle de certains de ses principaux concurrents européens (Lufthansa + 6 %, K.L.M. + 4,2 %, British Airways + 3,2 %), mais supérieure à celle de Swissair (-0,7 %). En revanche, le coefficient d'occupation des vols d'Air France reste plus élevé que celui de ses concurrents et du même ordre que celui de KLM (65,1 %).

b) Résultats de l'activité fret

L'activité fret se caractérise par une forte progression du trafic (+ 18,8), notamment sur l'Amérique du Nord (+ 25,5 %) et l'Asie (+ 24,7 %). Le coefficient de chargement pour le transport de marchandises atteint 71,6 %.

Les recettes ont dépassé les prévisions de 4 % et progressent de 23,4 % par rapport au premier semestre 1983 pour atteindre 2 057,4 millions de francs.

La place de la compagnie dans l'industrie du fret aérien reste prédominante : sur les liaisons internationales, la progression de trafic d'Air France (+ 20,5 %) dépasse la moyenne des compagnies européennes (+ 18,5 %) comme la moyenne des compagnies I.A.T.A. (+ 16,2 %).

2) Un équilibre financier retrouvé

Après un déficit de 792 millions de francs en 1982, la compagnie a réussi à retrouver, en 1983, son équilibre d'exploitation.

Avec un chiffre d'affaires de 24,15 milliards de francs, elle a pu ainsi dégager un résultat bénéficiaire de 87,2 millions de francs et, surtout, une marge brute d'autofinancement de 2 425 millions de francs, soit 10 % de son chiffre d'affaires.

Sur les six premiers mois de 1984, les tendances sont restées semblables, la progression relativement faible du trafic de passagers (+ 1,1 %) étant compensée par une adaptation de la capacité offerte. En revanche, le transport de fret continue à connaître un taux de progression élevé (+ 18 %).

La compagnie devrait, dans ces conditions, obtenir un résultat d'exploitation positif et dégager à nouveau une marge brute d'autofinancement de l'ordre de 10 % de son chiffre d'affaires.

L'analyse de la situation financière d'Air France laisse apparaître un endettement de 4 milliards en francs et de 6,8 milliards en devises. Cependant, sur la base des prévisions actuelles d'investissement, la compagnie enregistrera en 1984 et 1985 un important désendettement de l'ordre de (crédit bail inclus) 300 millions de francs et 700 millions de francs en devises en 1984, et 500 millions de francs et 750 millions de francs en devises en 1985.

3) Une meilleure utilisation des capacités

La flotte s'est enrichie de trois Airbus, A 310, livrés cette année conformément à l'échéancier arrêté avec Airbus industrie. En outre, après la première année d'exploitation du Boeing 737, il est possible de dresser un bilan satisfaisant de l'introduction de ce nouvel appareil dans la flotte de la compagnie.

Sur le plan opérationnel, la ponctualité atteinte (92,6 % des vols partis avec un retard inférieur à quinze minutes) place le B 737, dès sa première année, à un niveau remarquable.

Sur le plan commercial, l'arrivée d'un petit module a permis un renforcement de la position de la compagnie par l'accroissement du nombre de fréquences sur certains axes où elle était pénalisée face à ses concurrents (Suisse, Allemagne, Scandinavie, Espagne), par une expansion réalisée avec l'ouverture de nouvelles lignes (Dublin, Stuttgart, Montpellier - Londres) et par la reprise de liaisons sur certaines destinations (Pise, Budapest).

Globalement, Air France a ainsi gagné plusieurs points de part de trafic sur des relations telles que France-Allemagne (+ 5,4 points), France-Suisse (+ 4 points), France-Yougoslavie (+ 3,9 points), France-Autriche (+ 2,1 points) alors même que le trafic sur ces secteurs diminuait.

Enfin, sur le plan économique, il a permis d'améliorer considérablement les remplissages, comme sur les lignes suivantes, où il a remplacé le B 727 : Paris - Amsterdam (+ 8 points), Paris - Genève (+ 15 points), Paris - Turin (+ 17 points), Paris - Zurich (+ 12 points), Lyon - Londres (+ 12 points), Nice - Zurich (+ 17 points).

Deux chiffres permettent d'éclairer l'apport économique du B 737 :

- sur des lignes identiques, une heure de vol de B 737 coûte environ 30 % de moins qu'en B 727 ;

- la politique de « régulation fine » du programme en fonction de la demande, qui a permis une économie d'environ 200 millions de francs en 1983, a été facilitée par son utilisation.

La mise en service progressive des avions Boeing 737 durant le premier semestre 1983 a sensiblement modifié les dessertes de nombreuses villes européennes, au départ de Paris. Elle a permis en particulier d'augmenter les fréquences sur les principales destinations d'affaires et d'ouvrir de nouvelles lignes. Ainsi, le 27 mars 1983, la compagnie a procédé à la réouverture des lignes Paris - Stuttgart et Paris - Cologne.

4) La signature du contrat de plan

Un contrat de plan entre l'Etat et Air France a été signé le 11 octobre 1984. Ce contrat précise pour la période 1984-1986 le cadre des relations entre l'Etat et la compagnie nationale – après le second plan 1981-1983 du 7 janvier 1981– et prend en compte les nouvelles lois votées depuis 1981 : loi de Plan, loi d'orientation des transports intérieurs et loi sur la démocratisation du secteur public.

Fondé sur le plan d'entreprise d'Air France 1984-1986, ce contrat s'inscrit également dans la perspective de renouvellement à moyen terme d'une part importante de la flotte de la compagnie par l'acquisition d'A 320 à compter de 1988 et par le remplacement de Boeing 747, qui nécessite la consolidation de sa structure financière et l'amélioration de ses résultats. L'évolution de la situation d'Air France a donc été étudiée dans une hypothèse moyenne d'évolution de la conjoncture économique, conduisant à la reprise d'un développement modéré pour la compagnie.

Le texte du contrat précise notamment :

- les évolutions prévues de l'activité d'Air France par secteurs, les objectifs de productivité de ses personnels et de ses équipements, et ses comptes prévisionnels pour les trois années du contrat ;

- les orientations de la politique de groupe d'Air France et en particulier le rôle de sa filiale Air Charter en matière de reconquête du marché français de vols non réguliers ;

- le principe d'une compensation par l'Etat des obligations d'intérêt général imposées à Air France et notamment l'exploitation de Concorde ;

- les conditions d'exploitation des lignes métropole-D.O.M. ;

- le plan d'équipement de la compagnie et son financement, y compris les apports financiers de l'Etat.

5) Les activités charters

Depuis 1982, Air France a entrepris, par le biais de sa filiale Air Charter, d'assurer une reprise de la part du pavillon français sur le marché des vols affrétés moyen-courriers internationaux et de développer la desserte des aéroports régionaux.

Outre ses moyens propres –quatre Boeing 727– Air Charter dispose, grâce à des accords spécifiques, de cinq Caravelle 10 d'Europe Aéro Service et des trois Boeing 737 d'Euralair, et peut utiliser en fonction de ses

besoins les appareils des flottes d'Air France, d'Air Inter et de T.A.T.

Air Charter a mis en place, en 1983, une nouvelle politique tarifaire, en proposant des tarifs plus incitatifs en saison creuse, afin de s'assurer une part accrue du trafic et de concurrencer les compagnies charters des pays à vocation touristique.

Par le lancement d'actions énergiques sur la province française et les marchés étrangers, Air France devrait permettre un meilleur rééquilibrage de la part française dès 1984. Celle-ci, qui était de 37 % en 1982, se situera en 1984 entre 42 et 45 %, l'objectif étant de transporter la moitié du trafic sous pavillon national.

B. L'UNION DE TRANSPORTS AERIENS (U.T.A.)

1) Un trafic en baisse

Malgré la reprise du trafic international, U.T.A. a vu diminuer de 2,1 % son trafic de passagers en 1983, tandis que son activité de fret ne progressait que de 2,6 %.

Cette évolution défavorable est due pour l'essentiel à la mauvaise conjoncture frappant les lignes africaines (- 4,2 %), qui constituent la plus grande partie de son réseau, et à la stagnation des liaisons à destination du Pacifique et de l'Extrême-Orient, notamment en raison de la limitation des sorties de devises.

Les premiers mois de l'année 1984 ont été marqués par le retrait d'U.T.A. de la desserte du réseau local Pacifique, au profit d'Air Calédonie International, et par la réduction du trafic à destination de Papeete, consécutive notamment à la fermeture d'un village de vacances. De ce fait, les secteurs Pacifique et Transpacifique ont diminué respectivement de 31 et 23 %, sans qu'il puisse être trouvé de compensation sur les lignes africaines.

2) Des résultats financiers qui restent satisfaisants

En dépit de cette conjoncture difficile, les résultats d'U.T.A. ont été bénéficiaires en 1983 et devraient le rester en 1984. Cependant, le bénéfice net de 163 millions de francs, réalisé en 1983, a été généré essentiellement par des éléments à caractère exceptionnel plutôt que par son activité courante. Les plus-values dégagées par la cession d'obligations en dollars et en francs, la vente de deux avions, les réintégrations plus importantes de provisions devenues sans objet par rapport aux dotations constituées, expliquent pour l'essentiel le résultat obtenu.

La marge brute d'autofinancement est passée de 360 millions de francs en 1982 à 687 millions de francs en 1983, quasi-doublement qui s'explique non seulement par l'ampleur des profits exceptionnels réalisés, mais aussi par l'importance des amortissements, liée à la livraison en mars d'un Boeing 747 300.

Enfin, si l'endettement a été contenu, les frais financiers ont progressé de 16,6 % en raison du renchérissement du dollar et du tirage de nouveaux emprunts lors de la livraison.

Les résultats financiers d'U.T.A. résultent d'une politique active pour augmenter la productivité et s'adapter à la conjoncture. Les efforts de modernisation de la flotte ont permis la réduction de la consommation de carburant de 20 % en six ans, pour transporter 20 % de passagers de plus.

Ces gains de productivité ont été accompagnés par une réduction des effectifs grâce à un plan de départ en préretraite. C'est ainsi qu'à la fin de l'année, l'effectif total d'U.T.A. sera de 6 500 personnes contre 7 500 trois ans auparavant, soit une diminution de 8,5 %

C. AIR INTER

1) Les résultats du trafic

Air Inter a franchi en 1983 le cap des 10 millions de passagers (10 035 160), enregistrant ainsi une nouvelle progression de 8,6 %. Avec la mise en service de trois Airbus et de deux Super 12 supplémentaires, la compagnie a pu augmenter sensiblement le nombre de sièges offerts, ce qui s'est traduit dans l'immédiat par un certain recul du coefficient de remplissage (de 66,75 à 64,47 %).

L'année 1984 laisse présumer d'une confirmation de cette tendance avec, pour le premier semestre, une hausse de 3 % du trafic passagers et une progression de 16 % du fret par rapport à la même période en 1983.

L'effet de la concurrence du T.G.V. est perceptible ; par rapport au trafic potentiel estimé hors T.G.V., la chute de trafic qui était de 84 000 passagers en 1981 et de 396 000 passagers en 1982, est pour 1983 de 810 000 passagers.

Elle est estimée à 575 000 passagers sur les lignes à destination de Lyon, Grenoble et Saint-Etienne, et à 235 000 passagers sur celles à destination de Marseille, Montpellier et Nîmes. Sur ces lignes, qui représentent près du tiers du trafic réalisé par Air Inter en 1983, la

progression moyenne en nombre de passagers transportés n'a été que de 0,6 % d'une année sur l'autre, contre 12,6 % sur les autres lignes.

La ligne la plus fréquentée d'Air Inter est donc aujourd'hui la liaison Paris - Marseille avec, pour 1983, 1,365 million de personnes transportées, alors que les vols à destination ou en provenance de Lyon n'ont compté que 700 000 voyageurs.

L'impact du T.G.V. sur l'extension de la flotte d'Air Inter est loin d'être négligeable. La compagnie estime que trois Airbus A 300 n'auront pas été commandés du fait du T.G.V.

2) Les résultats financiers

● Les chiffres

Le chiffre d'affaires est passé de 4,03 à 4,67 milliards de francs, soit une progression de 15,9 %, mais le résultat net après impôt, s'élevant à 22,3 millions de francs, est en régression de 44 % par rapport à l'année précédente. La marge brute d'autofinancement est restée satisfaisante : 397 millions de francs, soit 8,2 % du chiffre d'affaires.

Les premiers résultats pour 1984 témoignent d'une légère surestimation des perspectives :

Au 31 mai 1984, les recettes commerciales d'Air Inter s'élevaient à 2 051,4 millions de francs, en hausse de 9,9 % par rapport à la période correspondante de 1983, et en recul de 0,9 % par rapport aux prévisions.

Les résultats financiers provisoires du premier semestre 1984 sont pratiquement équilibrés, alors que ceux des six premiers mois de 1983 faisaient apparaître un bénéfice. Cette évolution résulte d'une croissance du trafic et de la recette unitaire légèrement inférieure aux prévisions.

De plus, l'estimation provisoire du bilan du mouvement de grève surprise des 5 et 6 juillet derniers laisse apparaître une perte nette de 18 millions de francs et a concerné 65 000 passagers.

● La politique financière d'Air Inter

Il nous faut souligner que les tarifs d'Air Inter n'ont cessé de baisser en francs constants puisque, pendant la dernière décennie, les tarifs de base n'ont augmenté que de 8,2 % en moyenne -contre une augmentation moyenne de 11 % pour l'indice des prix. De plus, la politique de prix active

menée par la compagnie fait qu'en 1983, la part des voyageurs bénéficiant de réductions tarifaires représente 55,75 % du trafic d'Air Inter, contre 54,44 % en 1982.

De ce fait, Air Inter a obtenu d'augmenter ses tarifs de 4 % en moyenne à dater du 12 novembre 1984, la précédente hausse, du 1^{er} janvier 1984, s'établissant à 4,75 %. Ce réajustement tient à la volonté de la compagnie d'autofinancer pour partie le programme d'achat qui résulte d'un protocole d'accord, signé le 12 janvier 1984, et portant sur la commande ferme de dix Airbus A 320 et la prise en option de dix autres, le premier exemplaire devant être livré en 1988.

En outre, compte tenu de ses perspectives de développement et de la nécessité de remplacer la flotte de moyen-porteurs (notamment les Caravelles XII), Air Inter a acheté le prototype Mercure 02 de la société des avions Marcel Dassault qui devrait être mis en ligne en mars 1985 après sa mise au standard.

3) L'affirmation de la vocation régionale d'Air Inter

a) Par le développement des lignes transversales

Les lignes transversales, qui ne représentent encore que 10 % du trafic total de la compagnie ont connu en 1983 un relatif essor (+ 11,49 %), six d'entre elles –dont cinq à destination de Nice et Lille- Strasbourg– ayant connu un taux de progression de leur trafic supérieur à 20 %. Un effort de prospection plus systématique en direction des habitants des zones frontalières des pays voisins de la France pourrait contribuer à une nouvelle augmentation de trafic de ces transversales.

b) Par une politique de complémentarité avec les compagnies régionales

La politique d'amélioration des liaisons intérieures poursuivie par la compagnie privilégie l'aménagement des correspondances entre les lignes. Elle a conduit au développement de « carrefours régionaux » (Lyon, Marseille) où des correspondances sont prévues non seulement entre les vols Air Inter, mais également avec certains vols de compagnies régionales. La politique de complémentarité avec les compagnies régionales s'est notamment traduite par des accords entre Air Inter et certaines de ces compagnies pour la mise en place de liaisons de rabattement permettant d'apporter un complément de trafic à l'ensemble des lignes. Air Inter aide à l'organisation de ces liaisons de rabattement par le biais d'une contraction tarifaire significative (cas de Agen – Limoges avec Air

Limousin T.A., Avignon – Lyon avec Air Jet, Carcassonne – Montpellier et Carcassonne – Toulouse avec Air Littoral). Par ailleurs, de nombreux tarifs contractés existent entre les lignes du réseau Air Inter et des lignes exploitées par les compagnies régionales.

D. LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU

1) Des résultats en stagnation

En 1983, le trafic des onze compagnies régionales a enregistré un résultat équivalent à celui de l'année précédente (925 000 passagers). Elles ont cependant réalisé un chiffre d'affaires de 1 360 millions de francs, en progression de 13 % par rapport à 1982, dont près de 500 millions de francs au titre d'activités complémentaires d'affrètements pour le compte d'Air France, d'Air Inter ou de leur filiale Air Charter.

Touraine Air Transports (T.A.T.), qui assure environ 70 % du trafic total de ces compagnies et qui a subi d'importants surcoûts du fait de la reprise d'Air Alsace en 1982, s'est trouvée confrontée à une aggravation du déficit d'exploitation de ses lignes régulières et à une légère diminution de ses subventions, qui s'élèvent à 12,5 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 867 millions de francs. Elle a, de ce fait, procédé à une réorganisation de ses lignes et de ses capacités d'accueil.

Europe Aéro Service a subi une perte de 10 % de son trafic, du fait de la concurrence du T.G.V. sur la ligne Paris – Valence.

En revanche, Air Littoral a permis l'augmentation de 5 % de son trafic grâce à l'ouverture d'une ligne Pau – Marseille – Nice au début de 1984, la même politique de développement étant suivie avec succès par Brit'Air, la Compagnie aérienne du Languedoc (C.A.L.) et Air Limousin.

2) Les mesures propres à favoriser le développement de ces compagnies

a) *La loi d'orientation des transports intérieurs*, votée en décembre 1982, permet au gouvernement de disposer d'un instrument juridique mieux adapté afin d'assurer la consolidation de ce secteur d'activité dont l'assise financière demeure fragile. Elle confère cependant aux instances régionales ou locales, des responsabilités en matière de services aériens intérieurs réguliers de passagers.

Ainsi, l'autorisation nécessaire pour effectuer des services ne sera désormais délivrée qu'après consultation des autorités régionales et sous réserve de la conclusion d'une convention entre l'exploitant et l'Etat ou une collectivité territoriale, une chambre de commerce et d'industrie, ou un établissement public intéressé.

Il faut souhaiter que ces conventions permettent désormais de définir de manière durable, pour chacune des dessertes existantes, la qualité des services et, éventuellement, les conditions de leur équilibre financier, afin de constituer une garantie de stabilité du transport aérien intérieur.

b) Les relations de ces compagnies avec Air France et Air Inter

L'établissement de contrats d'affrètement, d'accords tarifaires ou de commercialisation participe du renforcement de la situation financière de ces compagnies.

Ainsi, T.A.T. est devenu, depuis la disparition d'Air Alsace, l'unique sous-traitant d'Air France pour l'exploitation de lignes entre la province et l'étranger. Ces deux compagnies ont signé à cet effet, en 1983, un contrat valable jusqu'au 31 mars 1987. Dans le cadre de ce contrat, huit Fokker 28 (de 65 à 85 places) et un Fairchild 22 (48 places) de T.A.T. volent actuellement aux couleurs de la compagnie nationale.

Air Inter a conclu, à la fin de 1982, une convention avec Brit'Air pour l'exploitation des lignes Paris – Rennes et Paris – Quimper avec deux Fokker 27 de Brit'Air jusqu'au 31 décembre 1990.

Par ailleurs, deux Caravelle X d'E.A.S. assurent, en 1984, les lignes Paris – Saint-Etienne et Paris – Limoges, et un Fokker 27 d'Uni Air assure cinq fréquences hebdomadaires entre Marseille et Lyon.

En outre, Air France a conclu avec la plupart des compagnies régionales des accords de commercialisation (notamment pour l'émission de billets et les réservations) et est de plus, l'agent général de T.A.T. et Air Littoral pour tout leur réseau, y compris les lignes internationales.

Enfin, l'aide apportée par Air Inter, par la voie de l'organisation de liaisons de rabattement permettant la correspondance des lignes et la contraction des tarifs pratiqués, devrait soutenir la structure financière et commerciale du réseau régional aérien.

II. LA SITUATION DES AEROPORTS NATIONAUX

A. L'AEROPORT DE PARIS

1) Des résultats positifs

En 1983, l'Aéroport de Paris a accueilli 30,3 millions de passagers, soit une progression de 2,5%. On note toutefois que la disparité d'évolution entre le trafic intérieur (+ 7,3%) et le trafic international (- 0,4%) tend à s'accroître.

Le fret a connu, en revanche, une nette reprise puisqu'il a augmenté, en 1983, de 6,1% contre 0,9% en 1982. Avec un total de 664 000 tonnes, Paris conserve la première place en Europe devant Francfort (649 000 tonnes) et Londres (597 000 tonnes).

L'Aéroport de Paris enregistre, en définitive, un bénéfice net de 18,8 millions de francs – soit un doublement par rapport à 1982 – et son autofinancement s'est élevé à 390 millions de francs, en progression d'un peu plus de 8% par rapport à l'exercice précédent.

L'établissement a donc pu, en 1983, ne pas accroître en francs courants son endettement : le montant des remboursements d'emprunts a été le même que celui des emprunts contractés dans l'exercice, soit 173 millions de francs.

2) Un effort de diversification des activités

Outre la poursuite, au cours de l'année 1983, de la réalisation des contrats conclus auparavant, l'Aéroport de Paris a signé 26 nouveaux contrats d'assistance technique et de coopération, notamment avec Abu Dhabi, l'Indonésie ou le Liban.

Le chiffre d'affaires réalisé en 1983 en matière de coopération technique s'établit à 80,7 millions de francs, soit un montant sensiblement voisin du résultat pour 1982 (81 millions de francs).

De nouveaux contrats ont été signés dans les six premiers mois de 1984, avec l'Indonésie, le Pakistan, la Malaisie et la Haute-Volta.

De plus, il convient de signaler que l'Aéroport de Paris a remporté le concours international d'architecture relatif à l'Aérogare d'Al Ain dans l'émirat d'Abu Dhabi. Un contrat d'étude devrait en résulter.

3) Des perspectives modestes pour 1984

Au premier semestre 1984, le trafic de passagers a continué à progresser, mais toujours à un taux modeste (+ 2,8 %, contre 9,7 % à Londres et 8,7 % à Francfort). Le taux de progression du fret s'est, de son côté, ralenti, puisqu'il n'est plus que de 5,2 % –contre 16,3 % pour Londres et 14,5 % pour Francfort qui détient donc, pour l'heure, la première place en Europe.

Depuis 1983, le programme d'investissement de l'établissement est devenu beaucoup plus limité et n'a porté que sur des investissements de renouvellement, d'adaptation ou d'amélioration des équipements.

Compte tenu des perspectives d'évolution du trafic retenues dans le plan d'entreprise 1984-1988, la date de mise en service du troisième terminal de l'aérogare 2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle a été reportée au-delà de 1987.

De ce fait, l'endettement de l'établissement, qui s'élevait à 3 640 millions de francs en 1983, devrait commencer à décroître, les remboursements prévus en 1984 étant supérieurs aux emprunts contractés.

B. LES AUTRES AEROPORTS

1) Un trafic en stagnation

a) *Les aéroports régionaux*

L'année 1983 a connu un tassement de l'évolution du trafic passager. La croissance des aéroports de Toulon (+ 26 %), Montpellier (+ 15 %), Toulouse (+ 9 %), Nantes (+ 10 %) et Strasbourg (+ 14 %) se poursuit, alors que l'impact du T.G.V. se fait sentir sur les plates-formes de Lyon et Marseille, et que le trafic des aéroports corses regresse.

Parmi les grandes plates-formes, seules Lyon et Nice enregistrent une légère progression du trafic fret. Cependant, une reprise de cette activité semble s'amorcer en 1984, sur les cinq plus grands aéroports de province.

De même, les six premiers mois de 1984 confirment la plupart des tendances observées en 1983. Il est à noter toutefois la nette régression du trafic à Lyon et à Ajaccio, la croissance modérée du trafic à Marseille, mais également la légère reprise à Bastia. L'évolution globale du trafic 1984 devrait se situer aux alentours de + 5 %. En 1985, cette progression peut être estimée entre 4 et 5 %.

b) Les aéroports d'outre-mer

Le trafic passagers des aéroports d'outre-mer a connu en 1983 une évolution très variable suivant les plates-formes : la tendance est à la baisse sur les plates-formes des T.O.M. ; dans les D.O.M., le trafic est en légère progression, Saint-Denis Gillot enregistrant la meilleure évolution, bien qu'inférieure à celle de 1982 (+ 7,8 %).

2) Conditions de gestion de ces aéroports

Les dix principaux aérodromes de province ont été créés par l'Etat et lui appartiennent. Ils sont tous exploités en concession par la chambre de commerce et d'industrie locale, dans le cadre de cahiers des charges, conformes pour sept d'entre eux au cahier type approuvé par le décret du 6 mai 1955. Les trois autres (Lyon, Bordeaux, Marseille) ont été accordés respectivement en 1927, 1929 et 1934 pour une durée de cinquante ans. Ces concessions étant venues à expiration en 1977, 1979 et 1984, ils sont gérés provisoirement par autorisation d'occupation temporaire, dans l'attente de l'approbation d'un nouveau cahier des charges-type de concession adapté aux évolutions de l'économie des aéroports depuis 1955.

L'Etat et la chambre de commerce et d'industrie gestionnaire interviennent sur ce type d'aérodrome, dans le cadre de leurs responsabilités respectives.

En tant que puissance publique, l'Etat conserve, outre les missions de police et de sûreté, celles qui concourent à la sécurité du trafic aérien : contrôle de la circulation aérienne et prévisions météorologiques. Il met en place les moyens en personnels et en matériels qu'il juge nécessaire à l'écoulement du trafic aérien.

Sur le plan des investissements, l'Etat conserve la charge des équipements nécessaires à ses missions. Il exerce en outre une action d'accompagnement des opérations engagées par le gestionnaire, qui varie selon la nature de ces opérations et ses possibilités budgétaires. Les deux opérations importantes récentes auxquelles l'Etat a participé, sont la construction du nouvel aérodrome de Lyon-Satolas et l'extension sud de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

Enfin, *en matière d'exploitation*, l'Etat assure en dernier recours la responsabilité financière de l'exploitation, en reprenant en fin de contrat les droits et obligations découlant de la gestion assurée par son concessionnaire. Il doit, notamment, prendre la suite du service de la dette et rembourser les avances éventuellement consenties pour assurer l'équilibre de l'exploitation.

En 1982, les dix aérodromes concernés présentaient tous un solde d'exploitation positif (avant service de la dette) mais on peut noter que la marge nette d'autofinancement (solde après service de la dette) n'était positive que pour les grands aéroports et deux aéroports moyens.

Pour les cinq plus grands aéroports, la répartition des charges pour l'année 1983 entre Etat et gestionnaire devrait être de 1,04 milliard pour les chambres de commerce et 250 millions pour l'Etat.

III. LES DIFFICULTES DES CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES

Pour l'aéronautique civile, l'année 1983 a été particulièrement difficile. A l'exception du secteur des moteurs, soutenu par le développement du programme CFM 56, le secteur des commandes d'avions civils et des équipements a souffert de la crise du transport aérien et des effets de la concurrence internationale.

Le rapport 1983-1984 du groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (G.I.F.A.S.) souligne que le chiffre d'affaires consolidé n'augmente, en francs constants, que de 0,5 % contre 11,3 % en 1981 et 4,6 % en 1982.

L'année 1984 semble meilleure pour l'industrie aéronautique grâce au lancement des programmes Falcon 900 et Airbus A 320, ainsi qu'aux commandes d'Airbus passées par la PAN AM en septembre 1984.

A. LES AVIONS

1) L'Airbus

Après l'arrêt en 1984 de la production de l'Airbus A 300-B 2/B 4 dont 236 exemplaires ont été vendus, Airbus industrie commercialise désormais trois programmes :

- l'A 300/600, successeur de l'A 300-B 4, à fuselage allongé, équipé de moteurs et de systèmes modernisés ;

- l'A 310, version à capacité réduite, mise en service en 1983 et dont les premiers résultats d'exploitation sont particulièrement satisfaisants ; une nouvelle version à rayon d'action accru, l'A 310/300, est en cours de développement ;

– l'A 320, avion à fuselage standard de 150 places, dont le lancement a été finalement annoncé au début de 1984.

Les parts de fabrication de l'A 320 des différents constructeurs aéronautiques européens sont les suivantes :

– *L'Aérospatiale* assure la fabrication de la partie avant et centrale du fuselage, des « mâts » qui supportent les réacteurs, des aérofreins et le montage général des éléments sur la chaîne d'assemblage de Toulouse. Elle a d'autre part la responsabilité des principaux systèmes de l'appareil (instruments de pilotage, train d'atterrissage, commandes de vol) et, à ce titre, est l'interlocuteur direct d'un grand nombre de fabricants d'équipements (33 %).

– *Deutsche Airbus* assure la fabrication du fuselage arrière, de la dérive, des volets hypersustentateurs et l'installation des équipements commerciaux (sièges, cloisons, toilettes) et du conditionnement d'air de la cabine (33 %).

– *British Aerospace* produit la voilure (27 %).

– *La Case* espagnole fabrique l'empennage horizontal et certaines portes (5 %).

– *Belairbus*, société belge qui regroupe les constructeurs de ces pays concernés par l'A 310, fabrique les bords d'attaque de la voilure (2 %).

Outre les moteurs, l'industrie américaine produit également les nacelles (carénages qui entourent les moteurs) et fournit environ 20 % des équipements.

Les versions d'Airbus aujourd'hui commercialisées, sont proposées avec deux types de moteurs : le CF 6 de General Electric et le JT 9 de Pratt et Whitney.

La rentabilité du programme A 320 devrait être atteinte un peu avant la vente du 600e appareil, sur la base d'un cours moyen du dollar fixé à 8 francs.

Après les méventes de 1982 et 1983, les cadences mensuelles moyennes s'établissaient en 1984 à 1,1 appareil pour l'A 300/600, 2,6 appareils pour l'A 310/200, et 0,4 pour l'A 300-B 2/B 4, soit un total de 4,1. En juin 1984, les prévisions pour 1985 et 1986 se fondaient sur une cadence moyenne de 2,7.

Ces perspectives devraient toutefois s'améliorer. En effet, après avoir enregistré 13 commandes J'A 300 et A 310 au premier semestre, Airbus industrie a signé avec PAN AM une lettre d'intention portant sur 91 appareils.

Cette commande devrait avoir un effet d'entraînement important sur d'autres compagnies, notamment en faveur de l'A 320, comme on vient de le constater avec la récente commande de Turkish Airlines. Elle vient, en tout état de cause, conforter les carnets de commande de l'A 310 et de l'A 320 qui comptaient respectivement 109 et 51 unités.

Toutefois, ce n'est pas avant 1986, et si de nouvelles commandes interviennent, qu'un accroissement sensible de la production peut être envisagé. La relative reprise du trafic aérien et la nécessaire modernisation des flottes inclinent toutefois à un certain optimisme.

A plus long terme, la stratégie d'Airbus industrie consisterait à préserver sa compétitivité sur le marché des avions gros porteurs moyen-courriers, en développant un modèle actuellement dénommé TA 9 (version bimoteur à fuselage allongé et à voilure nouvelle de l'A 300-600) et à pénétrer le marché de l'avion long-courrier avec le lancement du quadrimoteur TA 11.

2) L'ATR 42

La coopération franco-italienne sur l'ATR 42 est une coopération paritaire entre l'Aérospatiale et Aeritalia. Le développement et la production de l'appareil sont donc partagés à égalité, Aeritalia ayant 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 destinés à des clients civils est essentiellement assurée par l'Aérospatiale, au nom du G.I.E. « Avions de Transport Régional » spécialement créé pour être le détenteur unique des contrats de vente.

L'ATR 42 est un avion de transport régional biturbopropulseur d'une capacité comprise entre 42 et 49 passagers. Il est équipé de moteurs PW 120 de Pratt et Whitney of Canada, d'une puissance de 1 300 kw chacun. Il est pressurisé et pourra franchir, avec les réserves réglementaires, environ 1 300 km en emmenant 42 passagers et leurs bagages. Sa vitesse de croisière sera de l'ordre de 515 km/h.

Le prototype n° 1 a effectué son premier vol dans des conditions techniques satisfaisantes le 16 août 1984. Les prototypes n° 2 et 3 sont en cours de montage final. La mise en service de l'avion est prévue pour la fin de l'année 1985 et le plan de production permettra de livrer 5 avions en 1985, 27 en 1986 et 37 en 1987, puis de produire 4 appareils par mois au-delà.

L'ATR 42 se situe dans le créneau du marché des avions de transport pour compagnies régionales, estimé à plus de 3 000 appareils d'ici la fin du siècle.

Une hypothèse moyenne de pénétration de ce marché conduit l'industriel à envisager la production de 450 avions de la version de base et, éventuellement, 300 d'une version allongée pour laquelle aucune décision de lancement n'a encore été prise.

L'avion fait l'objet à ce jour de 39 commandes fermes (dont 20 auprès de cinq compagnies régionales américaines et 8 auprès de quatre compagnies régionales françaises) et de 17 options. Les constructeurs pourraient annoncer très prochainement une importante commande de la compagnie intérieure ATI, filiale d'Alitalia.

3) Le Falcon 900

Le Falcon 900, dont le lancement a été décidé cette année, est un avion d'affaires triréacteur à long rayon d'action de dix-neuf places, dérivé du Falcon 50. Il s'inscrit dans la catégorie haut de gamme des avions d'affaires de la société Marcel Dassault, qui a déjà vendu 825 appareils depuis la sortie du Mystère 20, dont 93 % à l'exportation.

Le marché de cet appareil, destiné avant tout à l'exportation, est estimé par l'industriel à plus de 300 avions au cours des dix prochaines années, à condition que la reprise de l'économie américaine se poursuive. La rentabilité du programme pourrait être atteinte dès le 150e appareil, si les conditions économiques et monétaires comparées de la France et des Etats-Unis se maintiennent.

Les premières livraisons devraient avoir lieu à la fin de 1986. Le Falcon 900 a fait l'objet, à ce jour, de 55 options, dont aucune n'émane de la France.

B. LES HELICOPTERES

Le fléchissement du marché des hélicoptères, aussi bien civils que militaires, s'est poursuivi en 1983.

De fait, les ventes réelles, en chiffres consolidés de la division hélicoptère de l'Aérospatiale qui portaient sur 553 appareils en 1981, sont tombées à 351 en 1982 et 236 en 1983. L'Aérospatiale a néanmoins maintenu ses parts du marché mondial -30 % pour les hélicoptères militaires et 37 % pour les hélicoptères civils- grâce à la poursuite de ses trois programmes.

a) *Le programme « Super Puma »* : le SA 332 Super Puma est un appareil bimoteur d'une masse maximale de huit tonnes capable de transporter 22 personnes. Cet appareil, qui est équipé du moteur Turboméca Makila, est adapté à la fois au transport de troupes et aux liaisons avec les plates-formes de forage en mer. A ce jour, 180 appareils ont été commandés et 99 livrés.

b) *Le programme « Dauphin »* : le monomoteur Dauphin SA 360, qui souffrait d'une sous-motorisation, a été remplacé par un appareil bimoteur, le Dauphin SA 365. D'une masse maximale de 4 tonnes et capable de transporter 8 à 11 passagers, il est équipé du moteur Turboméca Arriel. 338 appareils ont été commandés, dont 90 pour la garde-côte américaine et 178 ont été livrés.

c) *Le programme « Ecureuil »* qui comporte une version monomoteur, l'AS 350, d'une masse maximale de 2 tonnes et capable d'enlever 5 passagers sur une distance de 700 kilomètres. Cette version peut être équipée soit du moteur Turboméca Arriel, soit du moteur américain Lycoming STS 101 (version Astar). Au 30 juin 1984, l'AS 350 avait fait l'objet de 953 commandes et 726 appareils avaient été livrés.

L'année 1984 paraît marquée dans ce secteur par certains signes de reprise, mais il est peu probable que le niveau du marché atteint en 1980 soit retrouvé avant 1986.

C. LES MOTEURS

1) L'activité de la SNECMA

Le chiffre d'affaires de la SNECMA s'est élevé à 6 616 millions de francs en 1983, dont 2 204 millions de francs pour l'activité moteurs civils (soit environ 33 %).

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 rechange et au suivi en service des moteurs. La SNECMA, dans le cadre des prestations de service qu'elle fournit au titre de la garantie du motoriste à Air France et British Airways, participe à la maintenance des appareils.

En ce qui concerne le CF 6-50, la SNECMA reçoit une charge de travail correspondant à environ 27 % de la valeur des moteurs équipant tous les Airbus motorisés avec le moteur General Electric ainsi que les 747 achetés en France équipés de ce moteur (A.F. et U.T.A.). Cette charge est

constituée de la fabrication de certaines pièces, du montage et des essais des moteurs d'Airbus. Elle est complétée par la fabrication de certaines pièces pour les CF 6-50 équipant des DC 10. Ce programme doit arriver à son terme à la fin de 1984 avec 616 moteurs produits. La SNECMA poursuivra au-delà de cet accord la production de l'ensemble des CF 6-50 ainsi que la production des pièces de rechange pour les moteurs déjà livrés.

Air France, chargée au sein du groupe Atlas de l'entretien des CF 6-50, en sous-traite une partie à la SOCAT, filiale de la SNECMA, qui assure la réparation de certaines pièces.

La participation de la SNECMA à la production du moteur CF 6-80 A qui équipe la version A 310 de l'Airbus se fait dans des conditions identiques à celles exposées ci-dessus pour le CF 6-50.

Un nouveau type de coopération est envisagé sur le CF-680 C qui devra équiper les A 300-600 et Boeing 747 à pont supérieur allongé, ainsi que d'autres appareils à venir, la SNECMA participant à 10 % de la production.

Le programme CF 6-32 a été abandonné début 1981 après son échec commercial auprès des compagnies américaines American Airlines et Delta.

La coopération avec General Electric pour la construction du CFM 56 repose sur la base d'un partage à égalité des tâches liées au développement, à la fabrication et à la commercialisation du moteur. Elle continue de se dérouler de façon satisfaisante, puisque le moteur a maintenant accumulé plus de 700 000 heures de vol en service commercial. Les performances annoncées ainsi qu'une fiabilité en service remarquable ont pu être ainsi entièrement confirmées.

Le programme de remotorisation de quadrimoteurs longs courriers DC 8 avec le CFM 56-2 est maintenant largement engagé. Plus de 60 avions sont aujourd'hui en service. Le moteur fait l'objet, au titre de cette motorisation, de l'ordre de 500 commandes de la part de seize exploitants.

L'U.S. Air Force a choisi le CFM 56 pour la remotorisation des avions ravitailleurs KC 135, quadrimoteurs dont le Boeing 707 représente la version commerciale. Un programme de développement auquel participe l'Armée de l'Air française, qui exploite onze appareils de ce type et les remotorisera également, est en cours. Trente avions sont dès à présent commandés et le prototype a été livré à l'U.S. Air Force.

L'U.S. Navy a pour sa part retenu le CFM 56-2 pour son programme d'avion de communication stratégique E-6A dérivé du B 707. Ce

programme devrait concerner au moins quinze avions. En outre, l'Arabie Saoudite a retenu le CFM 56-2 pour la motorisation de ses avions Awacs et ravitailleurs B 707 (13 appareils).

Le CFM 56-3 a été choisi pour équiper le Boeing 737-300, version modernisée et légèrement allongée du biréacteur Boeing 737, qui doit entrer en service à la fin de l'année 1984. Le Boeing 737-300 a déjà fait l'objet de 124 commandes et 47 options de la part de douze compagnies aériennes.

2) Les perspectives

Pour répondre aux besoins de moteurs plus performants exprimés par les compagnies aériennes, la SNECMA et General Electric, après avoir étudié puis abandonné un projet de moteur entièrement nouveau, le CFM 56-2000, ont proposé à la fin de 1982 à Airbus industrie, pour l'A 320, le moteur CFM 56-4 dérivé du modèle initial. Ce moteur a été retenu par les compagnies de lancement de l'avion et commandé à 80 exemplaires par Airbus industrie. Mais la concurrence du moteur IAE V 2 500 a conduit CFMI à proposer aux compagnies clientes, de remplacer le CFM 56-4 par le CFM 56-5.

Ce moteur, dont l'architecture est semblable à celle des versions 2 et 3, apportera un gain de consommation de l'ordre de 13 % par rapport au CFM 56-2. Le coût de développement est estimé à 2 300 millions de francs, aux conditions économiques actuelles, pour les deux partenaires.

Le programme de développement permet une mise en service de l'A 320 équipé du CFM 56-5 au printemps 1988. Ce moteur a déjà été choisi par Air France, Air Inter, British Caledonian et Ines Adria.

Les principaux autres motoristes mondiaux (Pratt et Whitney, Rolls Royce, M.T.U., FIAT) ont annoncé au début de 1983 qu'ils regroupaient leurs forces pour lancer un moteur concurrent, le V 2 500, qui pourrait selon eux, être disponible environ un an plus tard que le CFM 56-5. Le programme a été officiellement lancé au printemps dernier.

La coopération entre un aussi grand nombre de partenaires aux intérêts industriels et commerciaux très divergents, s'avèrera certainement délicate. Le moteur annoncé pourrait avoir une consommation de carburant inférieure de quelques pour cent à celle du CFM 56-5, mais son prix de revient devrait être plus élevé compte tenu de sa plus grande complexité et de sa nouveauté.

TROISIEME PARTIE :

ANALYSE DU BUDGET DE L'AVIATION CIVILE

I. LES CREDITS POUR 1985

Le budget de l'aviation civile, qui s'élève, pour 1985, à 4 293 millions de francs, représente 8 % du budget total des transports.

Ces crédits correspondent à une simple reconduction, par rapport au budget pour 1984.

Cette reconduction masque, de plus, des évolutions contrastées puisque les moyens des services (titre III) augmentent de 14,8 %, alors que les interventions publiques régressent de 26,5 % et les dépenses en capital de 13 % (crédits de paiement).

1) Les subventions aux compagnies aériennes

Air France et Air Inter régressent, conformément au programme de réduction progressive des subventions qui leur sont accordées.

En effet, l'exploitation commerciale du Concorde par Air France a été bénéficiaire en 1983 (31 millions de francs) et la période de compensation pour l'utilisation du Mercure par Air Inter arrive à son terme.

2) Les avances à la construction aéronautique (autorisations de programme) sont toutes en régression, à l'exception du programme Airbus A 320 qui augmente de 60 % (640 millions) et du programme Falcon 900 (200 millions) lancé par Dassault.

**CRÉDITS DE L'AVIATION CIVILE
(HORS B.A.N.A.)**

	Crédits votés en 1984 (en millions de F)	Crédits proposées pour 1984 (en millions de F)	Pourcentage de variation 1984/1985
<u>DEPENSES ORDINAIRES</u>			
. Titre III : Moyens des services...	1.880	2.158	+ 14,8
. Titre IV : Interventions publiques...	241	177	- 26,5
TOTAL.....	2.121	2.335	+ 10,0
<u>DEPENSES EN CAPITAL</u>			
. Titre V : Investissements exécutés par l'Etat			
- Autorisations de programme.....	2.405	2.170	- 10,0
- Crédits de paiement.....	2.231	1.940	- 13,0
. Titre VI: Subvention d'investissement accordées par l'Etat			
- Autorisations de programme.....	12,5	12,0	- 4,0
- Crédits de paiement.....	12,0	11,5	- 4,2
TOTAL A.P.....	2.226	2.190	- 9,8
C.P.....	2.250	1.958	- 13,0
TOTAL DES CRÉDITS POUR L'AVIATION CIVILE (D.O. + C.P.)	4.371	4.293	
+ Transfert ENAC, section commune (80 millions)		4.373	+ 0

II. UNE ANALYSE RENDUE DIFFICILE

1) En raison de la pratique des annulations de crédits

Moins de trois mois après le vote du budget pour 1984, on a, en effet, constaté de nouvelles annulations de crédit, s'élevant à 343 millions en autorisations de paiement et 134 en crédits de paiement.

Autorisations de programmes

(en millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985
. Dotation inscrite	1640	2 450	3 220	2 715	(2 189)
. Variation par rapport à l'année précédente		+ 50 %	+ 31 %	- 16 %	(- 9,7 %)(1)
- annulations en cours d'année		612	804	343	
- % d'annulations		+ 25 %	+ 24 %	+ 12,6 %	

Votre commission ne peut que réprover l'utilisation répétée de la procédure des annulations de crédits, qui vide de son sens le vote, par le Parlement, de la loi de finances.

2) En raison de la modification de structure apportée au budget de l'aviation civile

En effet, le projet de loi de finances pour 1985 prévoit, dans son article 41, la création d'un budget annexe de la navigation aérienne (B.A.N.A.) et donc d'un nouveau fascicule budgétaire.

Aux termes de l'exposé des motifs, le nouveau budget annexe doit permettre l'effort nécessaire d'investissement par la création « d'un lien direct entre les dépenses engagées et les ressources collectées et de mieux

programmer la modernisation des équipements de la navigation aérienne », conformément au traité de l'organisation internationale Eurocontrol, instituée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, signée à Bruxelles le 13 décembre 1960.

De ce fait, les crédits figurant au titre V (Investissements exécutés par l'Etat) régressent de 9,8 % pour les autorisations de programme et de 13 % pour les crédits de paiement, en raison de la nouvelle répartition des fonds entre le budget de l'aviation civile et le B.A.N.A., mais sans que l'on puisse efficacement apprécier l'évolution budgétaire suivie.

Les mesures de redéploiement interne, de transferts et d'annulations de crédits ont été compensées par l'inscription d'une « subvention de fonctionnement au budget annexe de la navigation aérienne » (+ 439 millions de francs).

Au titre du B.A.N.A. figurent désormais les fonds destinés à financer en partie le fonctionnement de l'agence Eurocontrol, qui prélève les redevances dues au titre du survol des pays. Signalons que 47 millions de francs seront désormais accordés, à titre de prestations, à Aéroport de Paris pour compenser les charges qui lui incombent au titre du contrôle en route des appareils.

Cette mesure nouvelle compensera partiellement le remboursement anticipé sur deux ans de 1,49 milliard de francs demandé à Aéroport de Paris, qui lui avait été prêté, huit ans auparavant par le Fonds de développement économique et social, pour une durée de vingt ans, au taux d'intérêt de 6,5 %. On estime à environ 150 millions les charges financières qui résulteront de la substitution nécessaire de nouveaux emprunts pour une durée moins longue.

B. A. N. A.

N° des chapitres	Désignation des chapitres	Crédits votés pour 1984	Crédits prévus pour 1985				Différence entre 1984 et 1985
			Mesures acquises	Services votés	Mesures nouvelles	Total	
	<i>Autres charges de gestion courante</i>						
65-01	Participation de la France à l'agence Eurocontrol	»	»	»	+ 65.570.000	+ 65.570.000	+ 65.570.000
65-02	Prestations Aéroports de Paris	»	»	»	+ 46.970.000	+ 46.970.000	+ 46.970.000
65-03	Subventions diverses	»	»	»	+ 180.350	+ 180.350	+ 180.350
	Totaux	»	»	»	+ 112.720.350	+ 112.720.350	+ 112.720.350

EXAMEN EN COMMISSION ET CONCLUSIONS

La commission des affaires économiques et du plan a examiné le budget de l'aviation civile pour 1985 le 15 Novembre 1984.

M. Paul Malassagne a contesté la rentabilité des lignes régionales entre des villes de moyenne importance et a dénoncé l'inutilité de la politique menée par Air Inter dans ce sens.

M. Rémi Herment a soulevé le problème de l'aviation légère qui voit ses crédits amputés de 25 % dans le projet de budget pour 1985 et a proposé de rétablir la subvention de 19 millions qui lui était accordée précédemment.

*
* *

Après l'intervention de M. Michel Chauty qui a contesté l'accusation de dumping formulée par Boeing à l'encontre d'Airbus Industrie, la commission a, à l'unanimité, accepté la proposition de M. Georges Berchet, tendant à renvoyer à la **sagesse du Sénat** le soin d'apprécier le budget de l'aviation civile pour 1985.