

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1988, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8^e législ.) : 941 et annexes, 960 (annexe n° 23), 962 (tome X), 965 (tome VIII) et T.A. 175.

Sénat : 92 et 93 (annexe n° 20) (1987-1988).

SOMMAIRE

Pages

PREMIERE PARTIE

LES PROBLEMES GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE

I. LES CONTROVERSES ENGAGEES A PROPOS DE LA DEREGULATION AMERICAINE	5
II. LA PREPARATION DE LA DEREGLEMENTATION EUROPEENNE	7
A. LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL	7
1. Un système juridique où le droit communautaire n'intervient pas	7
2. L'arrêt du 30 avril 1986 de la Cour de Justice des communautés européennes	7
B. LA PROGRESSION VERS UN MARCHÉ UNIQUE	8
III. LA CONCURRENCE ENTRE LES COMPAGNIES FRANCAISES	10
A. LES EXPERIENCES D'OUVERTURE A LA CONCURRENCE	10
1. La desserte des départements d'outre-mer	10
2. Les lignes intérieures	11
B. LES DIFFICULTES LIEES A L'OUVERTURE DE NOUVELLES LIGNES VERS LES ETATS-UNIS	12
1. La création de nouvelles escales sur San Francisco et Miami	12
2. le problème posé par l'ouverture éventuelle d'une ligne Paris/New York au bénéfice d'U.T.A.	13
C. L'ACTIVITE DES TROIS GRANDES COMPAGNIES FRANCAISES DANS L'ATTENTE DE LA DEREGLEMENTATION EUROPEENNE	14
1. La densification du réseau européen d'Air France	14
2. Les prises de participation dans le capital d'Air Inter ...	15
3. La nécessité de poser ces règles claires de concurrence	16
IV. LA PERSISTANCE DE CERTAINS CONFLITS SOCIAUX	16
A. LA NAVIGATION AERIENNE	16
B. LES CONFLITS SOCIAUX A AIR INTER	17

V. LES PROBLEMES DE SECURITE : L'AFFAIRE DE LA COMPAGNIE POINT AIR	18
VI. L'AMELIORATION DE LA SURETE	20
A. L'EMPLOI DE LA TAXE DE SURETE	20
B. LA DELIVRANCE DE LAISSEZ-PASSER SUR LES PLATE-FORMES	21

DEUXIEME PARTIE

L'ACTIVITE DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE L'AVIATION CIVILE FRANCAISE

I. LES COMPAGNIES AERIENNES	24
A. AIR FRANCE	24
1. L'évolution du trafic	24
a) <i>Le trafic passager</i>	24
b) <i>Le fret</i>	26
2. La situation financière	27
3. L'ouverture du capital de la compagnie	27
B. AIR INTER	28
1. La croissance du trafic	28
2. Les résultats financiers	29
3. Les perspectives d'une amélioration de la desserte d'Orly	30
C. U.T.A.	32
1. Le trafic	32
2. Les résultats financiers :	33
a) <i>1986</i>	33
b) <i>Perspectives pour 1987</i>	34
II. LA SOCIETE « AEROPORT DE PARIS »	34
A. LES TRAFICS EN 1986	34
1. Les passagers	34
2. Le fret commercial	35
B. LA SITUATION FINANCIERE	35
C. L'INTERCONNEXION DES LIAISONS ENTRE L'AEROPORT DE ROISSY ET LES T.G.V.	37
III. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE	38
A. LA S.N.I.A.S.	38
1. L'état de réalisation des programmes Airbus	38
2. Tendance du marché mondial	39

3. Le problème des commandes d'Airbus par les compagnies aériennes britanniques	41
4. La réalisation de l'ATR 42	41
5. Les avions du futur	42
B. LA SNECMA	43
1. La situation générale	43
2. Le programme CFM 56	44

PREMIERE PARTIE : LES PROBLEMES GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE

Succédant à des exercices caractérisés par une reprise du trafic aérien, l'année 1986 n'a permis d'enregistrer qu'une faible croissance des flux de passagers, soit une augmentation de 1 % inférieure à celle de 6 % enregistrée en 1985.

Sur le plan financier, la baisse du dollar a joué à double sens, limitant les mouvements internationaux des passagers américains mais, à l'inverse, faisant bénéficier les compagnies d'une diminution du prix du pétrole.

Mais le contexte de concurrence accrue a pesé sur les tarifs des compagnies dont les résultats d'ensemble ont accusé un déficit.

I. LES CONTROVERSES ENGAGEES A PROPOS DE LA DEREGULATION AMERICAINE

Dix ans après que le président des Etats-Unis l'eut initié, et huit ans après l'adoption de l'« Airline Deregulation Act » qui a autorisé, en octobre 1978, les compagnies à ouvrir des lignes sur tous les itinéraires et dans des marges de prix beaucoup plus larges qu'auparavant, le bilan de la déréglementation américaine reste contrasté.

L'analyse de ce bilan présente un intérêt non négligeable dans la perspective de la dérégulation européenne qui devrait intervenir au 1er janvier 1993, bien qu'il demeure clair qu'il existe un changement d'échelle entre une déréglementation dans un marché unifié et des mesures prises en vue de procéder à l'unification de marchés dispersés.

A l'actif de ce processus, on doit relever deux données qui semblent démontrer que la déréglementation américaine a été à la source d'une véritable démocratisation du transport aérien. D'une part, le nombre de passagers a augmenté de près de 60 % depuis 1978. D'autre part, 80 % de ces passagers peuvent bénéficier de réduction alors qu'ils n'étaient que 20 % il y a dix ans.

A l'opposé, on peut se demander si la libéralisation du trafic aérien aux Etats-Unis ne comporte pas d'aspects négatifs.

En premier lieu, l'augmentation du trafic a abouti à un encombrement des aéroports dont les compagnies aériennes refusent de financer les extensions. Outre les retards au décollage et à l'atterrissage qui s'en suivent, cet afflux pose de réels problèmes de sécurité.

Il est délicat de déterminer si la dérégulation a abouti à une détérioration de la sécurité mais les éléments d'information suivants peuvent être apportés au débat.

Il est incontestable que le licenciement de 11 500 contrôleurs américains en 1981 n'a pas été de nature à renforcer la fiabilité des procédures d'assistance à la navigation. Certes, ces personnels ont été remplacés presque nombre pour nombre (15 115 aujourd'hui contre 16 375 alors) mais, faute d'expérience, ils sont probablement moins qualifiés que leurs prédécesseurs –surtout lorsque l'on considère qu'ils ont à faire face à une explosion du trafic aux heures de grande affluence.

En valeur absolue, le nombre « d'accidents » a été inférieur pendant les sept années qui ont suivis la dérégulation à celui des sept années qui l'ont précédée. En valeur relative, on observe également que la statistique macabre qui consiste à comparer le nombre de victimes pour 100 000 heures de vols fait apparaître qu'il y a eu 0,92 victime en 1986, soit deux fois moins qu'en 1978 (1,72).

En toute hypothèse, ces données porteraient à penser qu'il convient de n'engager le processus de déréglementation à l'échelon européen qu'avec progressivité et vigilance; progressivité, en fonction des capacités d'accueil et de contrôle des systèmes aéroportuaires; vigilance au regard de l'observation des règles de sécurité par les compagnies. A titre d'illustration, votre rapporteur rappellera que l'Autorité fédérale de l'aviation vient d'infliger une amende de 9,5 millions de dollars à Eastern Airlines, une des plus grandes compagnies intérieures américaines, sanction motivée pour nombre d'inobservations –grandes ou petites– des règles de sécurité.

II. LA PREPARATION DE LA DEREGLEMENTATION EUROPEENNE (1)

A. LE CADRE JURIDIQUE ACTUEL

1) Un système juridique où le droit communautaire n'intervient pas

L'organisation juridique des transports aériens en Europe ne se distingue pas des principes qui les régissent dans le monde.

La convention de Chicago du 7 décembre 1944 précise que les Etats partis au traité ont la souveraineté complète et exclusive de l'espace aérien au-dessus de leur territoire.

Sur la base de ces textes, les Etats européens ont négociés des centaines d'accords bilatéraux qui disposent des droits et capacités de trafic ainsi que des marges tarifaires. Ces accords approfondissent également les questions relatives aux escales, aux horaires et à la coopération aérienne.

Par ailleurs, des accords tarifaires généraux sont négociés entre les compagnies au sein de l'association pour le transport aérien international qui regroupe 144 d'entre elles. Mais les conclusions de ces conférences tarifaires sont soumises à l'approbation des gouvernements intéressés.

En définitive, il n'existe pratiquement pas de normes juridiques communautaires dans un système qui continue à être fortement encadré par les Etats.

2) L'arrêt du 30 avril 1986 de la Cour de Justice des communautés européennes

Dans cet arrêt, la Cour a établi que les règles de concurrence du Traité de Rome s'appliquaient au transport aérien.

Mais la Cour a aussi fixé les conditions de mise en oeuvre de ce principe en l'absence de normes communautaires, en précisant, d'une part, que les Etats avaient l'obligation de veiller sur ce point au respect des règles du Traité et, d'autre part, que les accords bilatéraux conclus entre les Etats n'étaient pas nuls de plein droit tant que la Commission n'avait pas constaté qu'ils avaient des effets contraires à la concurrence.

(1) Certains des éléments de ce chapitre proviennent de l'excellent rapport présenté, au nom de la délégation parlementaire pour les Communautés européennes, sur la politique commune des transports aériens (n° 171/87 - M. Pierre MATRAJA, rapporteur).

Dans les faits, cet arrêt, tout en réaffirmant un principe intangible du droit communautaire, s'efforce donc de mettre en place des règles transitoires, dans l'attente de l'entrée en vigueur de l'acte unique.

B. LA PROGRESSION VERS UN MARCHÉ UNIQUE

La commission des Communautés européennes a présenté au Conseil des Ministres des propositions ayant pour objet de faire progresser la réalisation progressive d'un marché unique européen tout en évitant les inconvénients d'une déréglementation mal contrôlée comme aux Etats-Unis.

Les propositions de la Commission visent à poser certains garde-fous à la libéralisation : maintien dans certaines hypothèses de la notion de service public, intangibilité des normes de sécurité et caractère graduel de la libéralisation du trafic. Dans ce cadre, la Commission a proposé de créer des zones de flexibilité tarifaire automatiquement homologuées par les gouvernements et un aménagement du partage des capacités de trafic entre deux pays membres, permettant de faire évaluer au gré des résultats de la concurrence la traditionnelle répartition « moitié-moitié » que font prévaloir les accords bilatéraux.

Au printemps dernier, le Conseil des Ministres des Communautés est parvenu à un accord qui eût permis d'aller progressivement vers une ouverture des capacités de transport et une libéralisation des tarifs. Il est regrettable que cet accord n'ait pas été formalisé à la suite d'un différend entre l'Espagne et le Royaume-Uni sur la qualification qu'il convenait de donner à l'aérodrome de Gibraltar.

L'accord approché à Luxembourg le 25 juin dernier comporte quatre volets.

Pour les tarifs, il est prévu que les entreprises pourront demander l'homologation des tarifs de leur choix, sous réserve de prouver leur viabilité économique sur la seule base de leurs propres coûts, et bénéficier d'une approbation automatique pour certains tarifs dont les niveaux et les conditions sont explicitement définis dans la réglementation communautaire (tarifs hors pointe pour les jeunes, le troisième âge et les familles, voyages, séjours touristiques avec achat à l'avance et séjour minimum...)

Il est attendu de cette évolution à la fois une pression sur les coûts, les transporteurs les plus performants pouvant faire homologuer leurs tarifs, les autres devront diminuer leurs coûts pour être compétitifs et appliquer les mêmes tarifs, et une démocratisation du transport aérien grâce à l'introduction de nouveaux tarifs propres à attirer au transport aérien de nouvelles catégories de clientèles.

Le deuxième volet de cet accord consiste à supprimer la règle de répartition à égalité des capacités offertes par les compagnies aériennes des partenaires bilatéraux et de la remplacer par une fourchette de 45/55 applicable pendant deux ans, élargie à 40/60 la troisième année. Ce nouveau système ne permettra donc plus à un Etat d'intervenir tant que sa ou ses compagnies n'auront pas vu leur part de capacité tomber en dessous du seuil (45 puis 40). Il autorisera donc les entreprises les plus agressives à mieux satisfaire les usagers en mettant en place des capacités supplémentaires sans en être empêché par des partenaires moins dynamiques.

Le troisième volet concerne l'accès au marché.

D'une part, il permet à de nouveaux entrants de desservir des liaisons intraeuropéennes et d'augmenter ainsi la concurrence, il s'agit de la muti-désignation, c'est-à-dire la possibilité pour un Etat-Membre de désigner plusieurs de ses transporteurs pour exploiter des liaisons avec un autre Etat-Membre, y compris sur une même relation pour autant que le trafic soit suffisamment important.

D'autre part, il libéralise les liaisons entre aéroports principaux (Londres, Paris, Francfort,...) et les aéroports régionaux de la Communauté sous réserve de certaines exemptions provisoires au profit du Danemark, de la Grèce, de l'Italie et l'Espagne.

Enfin, il a été convenu, afin de faciliter l'établissement de nouveaux services, d'autoriser la création de liaisons à escales multiples en Europe, avec dans certaines conditions, le droit de transporter des passagers entre diverses escales si elles ne sont pas situées dans le même pays.

Le quatrième et dernier volet concerne les modalités d'application au transport aérien des règles de concurrence du Traité. Il habilite la Commission, conformément à l'article 87 du Traité, à connaître des pratiques intercompagnies. Il lui donne notamment le droit d'exempter certaines pratiques concertées des interdictions de l'article 85 lorsqu'elles satisfont à des critères précis, propres à garantir que les usagers en tirent le meilleur intérêt.

Au-delà de la création indispensable d'un marché unique dont les libertés commerciales ne seront pas les seuls supports (mais également les normes techniques, les conditions de travail et les droits d'établissement), votre rapporteur souhaite qu'une réflexion soit engagée sur la gestion de l'espace aérien européen qui ne doit pas être une zone de libre échange mais une zone gérée de façon commune et négociant d'égal à égal avec les autorités américaines et répondant aux tentatives d'implantation de compagnies asiatiques.

Il apparaît également clair à votre commission que la déréglementation européenne devra comporter un volet social négocié.

III. LA CONCURRENCE ENTRE LES COMPAGNIES FRANCAISES

A. LES EXPERIENCES D'OUVERTURE A LA CONCURRENCE

1) La desserte des départements d'Outre-mer

Le gouvernement a engagé, au printemps 1986, la libéralisation de la desserte aérienne des départements d'Outre-mer au départ de la métropole, assurée auparavant par la seule compagnie nationale Air France.

Pour établir sur des bases identiques les conditions de concurrence, il a été décidé que les compagnies de vols à la demande devraient supporter des contraintes de service public analogues à celles assumées par Air France.

Le nouveau dispositif juridique applicable subordonne donc l'autorisation de ces compagnies sur ces dessertes à la signature de conventions avec l'Etat –conventions prises en application d'un « cahier des dispositions communes pour la desserte des Antilles et de la Réunion », définissant les obligations de service public à assurer, à savoir :

- adaptation des capacités à la saisonnalité de la demande,
- octroi de réductions tarifaires aux enfants de moins de 12 ans,
- respect d'un tarif maximum,
- et priorité accordée aux évacuations sanitaires.

Ce nouveau système s'est mis en place progressivement : en juin 1986, avaient été signées des conventions provisoires, valables jusqu'à la fin 1986, entre l'Etat et les compagnies de vols à la demande Minerve et Point Air.

Pour l'exercice 1987–1988, des conventions sont conclues ou en voie de conclusion.

Un premier bilan de la libéralisation de la desserte peut être établi pour la période juillet 1986 – avril 1987; on constate par rapport à la même période de l'année précédente :

● Trafic et part de marché

– sur les Antilles, une progression du trafic total de 26 % dont 25 % pour Air France et 41 % pour Minerve : les parts de trafic acheminées par chacune des compagnies étant respectivement de 90,5 % pour Air France et de 9,5 % pour Minerve pour la période 1986–1987 (1).

– sur la Réunion, une progression du trafic total de 25 % dont 6,5 % pour Air France et 22,9 % pour Point Air; les parts de trafic acheminées par chacune des compagnies s'élevant respectivement à 78,3 % pour Air France et 21,7 % pour Point Air contre 91,8 % et 8,2 % pendant la période précédente.

● Tarifs pratiqués

– les tarifs pratiqués par Air France ont diminué de 4 % environ en avril 1986 grâce à la baisse des coûts d'exploitation due à la dépréciation du dollar et à la baisse du cours du pétrole; en septembre 1986, les tarifs de basse saison ont été diminués de 9 %; au 1er décembre 1986, la compagnie a adopté une structure tarifaire plus fine, (relèvement des tarifs en pointe, abaissement des tarifs en creux conduisant à une diminution moyenne estimée à 5 %.). Cette politique tarifaire a trouvé sa contrepartie dans une redistribution des fréquences de la desserte d'Air France sur les Antilles.

– les tarifs de Minerve et de Point Air sont moins élevés que ceux de la compagnie nationale : sur les Antilles, de 17 % en basse saison et 24 % en haute saison, et, sur la Réunion, de 22 % en basse saison et de 33 % en haute saison. Ces écarts reflètent les différences des structures de coûts et des méthodes de commercialisation.

2) Les lignes intérieures

Le gouvernement a autorisé l'ouverture de certaines des lignes exploitées par Air Inter à d'autres transporteurs. Cette expérience effectuée sur la base de tarifs inférieurs avait pour but d'encourager une démocratisation du transport aérien. Le fait qu'elle ait été effectuée dans un contexte marqué par les grèves du contrôle aérien n'autorise pas à porter un jugement définitif sur son déroulement.

Néanmoins, à titre d'illustration, on peut apporter les éléments d'information suivants :

(1) Ces progressions doivent cependant être analysées avec prudence car l'exercice précédent avait accusé une baisse importante du trafic.

– Sur Paris–Toulouse, ligne millionnaire, et sur Paris–Nice, presque deux fois millionnaire, la part de marché prise par les nouveaux transporteurs a été de l'ordre de 4 % dans le premier cas, et de 2 % dans le second, données à comparer à une croissance qui, hors effet grève, aurait été supérieure à 12 %. Sur des lignes aussi importantes, l'impact ne se fait pas sentir de façon sensible.

Il n'est pas de même sur la Corse (Paris–Bastia, 92 000 passagers en 1986 par exemple) où une variation de l'offre aérienne a immédiatement un impact sensible mais l'absence de recul ne permet d'en mesurer l'importance à terme.

B. LES DIFFICULTES LIEES A L'OUVERTURE DE NOUVELLES LIGNES VERS LES ETATS-UNIS

1) La création de nouvelles escales sur San Francisco et Miami

Dans le cadre d'une remise à jour des accords franco-américains, la France a obtenu l'autorisation d'ouvrir de nouvelles escales sur San Francisco et Miami. La compagnie Air France a obtenu la desserte de Miami à compter de la saison d'hiver 1986–1987 à raison de deux liaisons hebdomadaires dont une en transit sur Mexico. Dès la saison d'hiver, le trafic a atteint 137 passagers/vol (pour une prévision de 110) et il se monte à 165 au deuxième trimestre de 1987. Une troisième fréquence est assurée depuis juin et doit être maintenue en hiver. Ce nouveau point d'appui permet d'offrir à Mexico une fréquence de desserte élevée, 5 vols par semaine en été et 4 en hiver.

La double désignation d'Air France et d'U.T.A. sur San Francisco – Air France obtenant une compensation consistant à lui permettre de poursuivre sur Papeete, sa ligne Paris/Los Angeles – donne lieu actuellement à des divergences d'appréciation.

Les statistiques présentées par les deux compagnies ne sont pas totalement homogènes et ne portent pas exactement sur les mêmes périodes. L'une fait valoir un accroissement du trafic du pavillon français de 29 % sur la côte Ouest – similaire à celle enregistrée pour les autres compagnies européennes, l'autre une croissance de 39 % – plus élevée parce qu'elle prend en compte le trafic de l'été et pas seulement celui du premier semestre.

Sur cet aspect de la libéralisation du trafic, il est prématuré de présenter un bilan.

Néanmoins, deux faits apparaissent incontestables :

– l'ouverture de la ligne de San Francisco a abouti à une baisse du trafic d'Air France sur la ligne Paris–Los Angeles (–28,4 % sur les cinq premiers mois de l'année).

– au total, l'exploitation d'une ligne propre à cette escale semble être un succès puisque le nombre de fréquence hebdomadaire de nos compagnies n'a cessé de croître, 2 vols U.T.A. et un vol Air France au cours de l'hiver 1986–1987, 3 vols U.T.A. et 2 vols Air France au printemps et 5 vols U.T.A. et 3 vols Air France l'été.

Sur une autre part, l'ouverture de l'escale de Papeete à Air France et à Pont Air, le trafic était en augmentation spectaculaire, + 42 % sur les deux premiers mois de 1987 par rapport aux deux premiers mois de 1986.

En définitive, sans vouloir préjuger les résultats à terme de cette expérience, il apparaît qu'elle a permis au pavillon français de s'installer sur une escale dont les perspectives apparaissent prometteuses et enrichissent les possibilités de liaison avec la métropole et la côte Ouest des Etats–Unis d'un de nos territoires d'Outre–mer les plus excentrés.

Comme pour la desserte des départements d'Outre–mer, il semble bien que la mise en concurrence ait créé un trafic supplémentaire.

2) Le problème posé par l'ouverture éventuelle d'une ligne Paris/New–York au bénéfice d'U.T.A.

Le 24 juin 1987, le Conseil supérieur de l'aviation marchande a émis un avis favorable à la desserte de New York, (aéroport de Newark) par la compagnie U.T.A. Jusqu'ici cet avis n'a pas eu de suite.

Les perspectives d'exploitation de cette ligne – qui serait complémentaire de celle exploitée par Air France sur l'aéroport John Kennedy et qui n'exigerait aucune renégociation de l'accord franco–américain – apparaissent intéressantes. L'aéroport de Newark est situé plus près du centre ville que l'aéroport John Kennedy et constitue une plateforme d'éclatement du trafic aérien vers l'hinterland de la conurbation de New York.

Sur un plan général, l'ouverture de cette ligne offrirait aussi l'occasion de réduire le déséquilibre entre le pavillon français et le pavillon américain sur l'Atlantique nord (62 % – 38 % sur l'ensemble des Etats–Unis et 56 % – 44 % sur New York) qui s'accroît en raison de la plus grande fréquence des vols offerts par les compagnies américaines (28 fréquences hebdomadaires contre 22 en 1984, 42 fréquences contre 21 en 1987).

Néanmoins, il convient d'être conscient que l'ouverture d'une ligne concurrente est de nature à porter atteinte au moins, dans les premiers temps, à la fréquentation des lignes d'Air France sur la même destination. Elle pourrait également conduire les autorités américaines à autoriser de nouvelles compagnies à exploiter cette ligne.

Mais, à terme, il semble que le pavillon français ait intérêt à cette multidésignation qui confortera ses positions d'ensemble face à l'agressivité des compagnies américaines.

Au-delà de ce problème ponctuel, la question se pose de savoir comment articuler l'action des trois principales compagnies françaises dans un secteur où les reflexes malthusiens n'auront plus cours après 1993. Date à laquelle la Lufthansa, Air Italia ou British Airways pourront mettre en place librement des lignes Munich-Paris New York, Rome-Paris-New York ou Londres-Paris-New York. Plus que jamais, un « acte unique français » est nécessaire.

C. L'ACTIVITE DES TROIS GRANDES COMPAGNIES FRANÇAISES DANS L'ATTENTE DE LA DEREGLEMENTATION ET L'OPENNE

1) La densification du réseau européen d'Air France

Dans la perspective de la libéralisation de l'espace aérien européen, Air France a ouvert en 1986 et en 1987, de nouvelles lignes exploitées, soit directement, soit par l'intermédiaire de compagnies françaises et étrangères de troisième niveau.

La justification de ces ouvertures de ligne est présentée ainsi par la compagnie :

« la configuration du réseau « principal » de la Compagnie reliant Paris aux grandes villes d'Europe ne peut plus évoluer que lentement si l'on se borne à recourir aux flottes moyen-courriers traditionnelles (B 737, B 727, Airbus) possédées en propre par la Compagnie nationale. Il a cependant été possible, à la fin octobre 1986, de prolonger sur Ankara, deux vols desservant Istanbul et d'ouvrir une liaison Paris-Edimbourg-Aberdeen. Depuis le début de la saison d'été 1987, ce sont trois quotidiens de et vers Londres-Gatwick et un vol hebdomadaire sur Catane qui sont venus élargir la gamme des destinations offertes.

Mais la novation majeure consiste dans l'adoption et la mise en oeuvre progressive d'une politique de lignes d'apport affrétées à des compagnies françaises dites de troisième niveau dont les trois premières étapes se sont déroulées comme suit :

– fin mars 1986, mise en place d'un Fokker 28 de TAT (65 sièges) sur Hanovre, Nuremberg, Luxembourg et Cork.

– Début janvier 1987, un ATR 42 exploité par Brit Air (42 sièges) permet d'ouvrir les lignes de Bristol et Brême (et Jersey en été) et de renforcer la desserte de Stuttgart.

– Fin mars 1987, un second Fokker 28 (65 sièges) est utilisé sur Gênes, Salzbourg, Linz et Shannon, ainsi que pour doubler les fréquences Edimbourg–Aberdeen, tandis qu'un Saab SF 340 d'Europe Air permet de lancer des vols sur Eindhoven et Florence et de poursuivre la desserte de Luxembourg avec un appareil moins onéreux que le Fokker 28 de l'année antérieure.

L'ensemble de ces opérations vise naturellement à intensifier le pouvoir d'attraction de l'aéroport de Roissy, à l'exception de quelques dessertes de week-end, à caractère plus local, qui permettent d'améliorer les rotations des appareils mis en place. Leur intérêt économique excède donc les résultats spécifiques de ces lignes d'apport ».

2. Les prises de participation dans le capital d'Air Inter

L'an dernier, le capital d'Air Inter était réparti comme suit :

Actionnaires	Nbre d'actions de 100 F	% du capital
Air France	190.889	24,96
S.N.C.F.	190.874	24,96
U.T.A.	120.138	15,71
CDC Participations ..	31.324	4,10
Groupe Crédit Lyonnais	30.572	4,00
Chambre de Commerce	26.070	3,41
Divers	174.698	22,86
	764.565	100,00

Par des rachats en bourse, la compagnie U.T.A. a, depuis, porté sa participation à plus de 28 %.

Parallèlement, la S.N.C.F. a conclu un accord avec la compagnie Air France prévoyant la vente d'une partie des actions qu'elle détient. Ce contrat aura pour résultat de porter la participation d'Air France dans Air Inter à plus de 36,5 % du capital.

Le contrôle de la principale compagnie intérieure nationale fait ainsi l'objet d'une surenchère entre les deux compagnies internationales françaises.

3) La nécessité de poser des règles claires de concurrence

Le partage des marchés entre les compagnies aériennes ne relève pas de la compétence du Parlement. Néanmoins, chacun sait que les échéances de la constitution d'un marché unique européen et dans un avenir plus lointain, les possibilités qui seraient laissées à l'Europe de négocier ces droits de trafic comme une entité commune, risquent d'être à la source d'une redistribution des parts de marché.

Dans ce contexte, la France a la chance de bénéficier de trois compagnies d'importance inégale et de statut différent mais qui peuvent chacune jouer un rôle dans la défense du pavillon national.

Inciter ces compagnies à une concurrence sauvage ne semble pas devoir être plus fructueux que de figer les situations acquises.

Dans ces conditions, il serait souhaitable que des règles claires de concurrence, et si possible de collaboration, puissent être établies entre nos compagnies, en prévoyant des étapes définies en parallèle avec la progression de la déréglementation à l'échelon communautaire.

IV. LA PERSISTANCE DE CERTAINS CONFLITS SOCIAUX

A) LA NAVIGATION AERIENNE

Les grèves tournantes des personnels de la navigation aérienne se sont traduites, année après année, par des pertes importantes pour nos compagnies aériennes :

● Air France

DATES	PERTES	TOTAL
1985		
5 septembre	9,0 MF	47,3 MF
18-19 septembre	25,6 MF	
20 décembre.....	12,7 MF	
1986		
6 janvier	8,7 MF	19,5 MF
21 octobre	10,8 MF	
1987		
avril-juillet (6h30-8h)	(a) 30 MF	43,3 MF
25 juin.....	(b) 13,3 MF	

● Air Inter

DATES	PERTES	TOTAL
1985		
3 septembre		
18 et 19 septembre		33,7 MF
1986		
6 janvier	3,7 MF	
21 octobre	7,0 MF	10,7 MF
1987		
avril-juillet	57,5 MF	
25 juin	13,9 MF	71,4 MF

Au total, nos deux principales compagnies aériennes ont perdu, à l'occasion de ces conflits, 225 millions de francs en trois ans.

Votre commission des Affaires économiques et du Plan avait demandé, de longue date, qu'un compromis fût trouvé afin de satisfaire, en partie, la principale revendication de ces personnels, l'intégration des primes dans leur retraite.

Le gouvernement a déposé devant le Parlement un projet de loi créant un corps des officiers contrôleurs en chef de la navigation aérienne dont les indices, supérieurs à ceux atteints par les intéressés à la fin de leur carrière actuelle, leur permettraient de bénéficier de pensions de retraite plus élevées.

Il est à souhaiter que cette mesure d'apaisement apporte au fonctionnement du service public du contrôle de la navigation, la régularité dont ont besoin nos compagnies aériennes et leurs usagers.

B. LES CONFLITS SOCIAUX A AIR INTER

Air Inter a été, de plus, affecté par des conflits sociaux particuliers.

En ce qui concerne le personnel navigant technique, quatre mouvements de grève ont perturbé le fonctionnement normal de la compagnie, les 9-10 février, 10-11 avril, 27-28 mai et 29-30 juin. Ces grèves avaient

pour but de protester contre les nouvelles conditions de pilotage à deux dans les A 320 qui doivent être mis en ligne à partir du mois de mars 1988. Ces actions revendicatives ont entraîné une perte financière de 72,4 millions de francs pour la compagnie.

Enfin, certains personnels navigants commerciaux ont suivi trois grèves d'une journée pour revendiquer l'établissement d'un protocole sur les conditions du service à bord. Ces grèves ont représenté une perte de 11,4 millions de francs pour Air Inter.

Au total, les conflits sociaux au sein des personnels d'Air Inter, ont occasionné une perte financière nette de 83,8 millions de francs au 1er semestre de l'année 1987, représentant une perte de trafic de 165 000 passagers.

V. LES PROBLEMES DE SECURITE : L'AFFAIRE DE LA COMPAGNIE POINT AIR

Interrogé par votre rapporteur, le Ministre des Transports justifie ainsi les mesures prises à l'encontre de la compagnie Point Air :

« Les mesures prises à l'encontre de la compagnie Point Air relèvent de la constatation de graves irrégularités tant sur le plan de l'entretien des aéronefs que sur celui des conditions d'exploitation de ceux-ci.

Ces mesures ont été prises sous la forme de sanctions administratives et pénales dans le cadre des dispositions prévues dans le Code de l'Aviation Civile.

I. En 1986, la Direction générale de l'Aviation Civile, motivée par les nombreux incidents techniques et l'insuffisance de l'encadrement technique de la compagnie, a été amenée à prendre les mesures suivantes :

1. Mise sous surveillance renforcée du Bureau VERITAS, en ce qui concerne les conditions d'entretien des appareils, à compter du 9 janvier 1986, et mission de contrôle menée par le service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (S.F.A.C.T.) et par l'Organisme de Contrôle en Vol (O.C.V.).

2. Suspension de l'agrément d'entretien dont bénéficiait la compagnie, et mise sous surveillance continue du Bureau VERITAS, suite à la décision du S.F.A.C.T. du 14 mai 1986 confirmée le 13 juin 1986; le Bureau VERITAS exerça une surveillance normale, à titre probatoire, du 12 septembre, et ce, jusqu'au 30 décembre 1986.

3. Poursuite pénale suite à une grave infraction, constatée par un groupe de travail de la D.G.A.C. chargé de réexaminer les réparations majeures de structure effectuées sur les avions de transport public de plus de 80 places (la limitation de 2 000 heures fixée par le constructeur DOUGLAS à une réparation effectuée en 1983 sur le DC.8-61 a été dépassée de 2 276 heures, conduisant à un total de 4 276 heures).

La contravention dite de 5ème classe est actuellement en cours d'instruction au Tribunal de Grande Instance de Mulhouse.

II.1 A la fin de l'année 1986 et au début de l'année 1987, différentes enquêtes ont été menées à la suite de la permanence de certaines irrégularités dans les domaines des conditions d'emploi des personnels navigants (67 infractions dressées par procès-verbaux le 26 janvier 1987), et de la réglementation applicable en matière de manuel d'exploitation (les manuels du Boeing 707 et du DC.8-71 n'avaient pas été amendés conformément aux demandes plusieurs fois formulées par les services de l'Aviation Civile).

2. En outre, concernant l'exploitation du B. 707, plusieurs incidents liés à la vétusté de l'appareil (plus de 56 000 heures de vol), -fuite de carburant, phénomènes de corrosion conjugués avec l'application de la directive des Communautés européennes du 20 décembre 1979 relative à la limitation des nuisances sonores et modifiée par directive du 20 avril 1983, ont conduit la Direction générale de l'Aviation Civile à radier de la liste de flotte de la compagnie Point Air le B. 707 à compter du 7 janvier 1987 par télex D.G.A.C. du 31 décembre 1986).

3. De nouvelles anomalies et infractions graves en matière d'entretien et d'exploitation, constatées lors de trois inspections les 21 et 22 Janvier 1987 au siège de la société à Mulhouse par l'O.C.V. et le S.F.A.C.T. d'une part, et le 25 janvier à l'aérodrome de Saint-Denis de la Réunion par l'O.C.V. d'autre part, ont conduit le Directeur général de l'Aviation Civile à prononcer la suspension à titre conservatoire des services de transport aérien assurés par Point Air, par décision en date du 5 février 1987.

Cette suspension a pu être levée par décision en date du 20 Mars 1987, au regard des dispositions très importantes prises par la société pour remédier aux anomalies constatées :

- les manuels d'exploitation des aéronefs ont été totalement refondus;

- l'organisation générale de la société a été restructurée; une nouvelle équipe (nouveaux gérant, chef du personnel navigant, directeur technique) a été désignée;

– les compétences de tous les équipages techniques et leur capacité à observer les procédures des manuels ont été vérifiées par le nouvel encadrement.

Dans ces conditions, les appareils de la compagnie furent autorisés à reprendre les vols sous réserve d'être disponibles à l'exploitation, soit le 27 mars 1987 pour le DC.8-71 et le 8 avril 1987 pour le DC.8-61.

4. La société Point Air est toujours soumise à la mesure de surveillance renforcée effective depuis le 30 décembre 1986 de la part du Bureau VERITAS. »

Votre Commission se félicite que les pouvoirs publics aient fait preuve d'une vigilance particulière sur les questions de sécurité qui revêtent un caractère intangible.

VI. L'AMELIORATION DE LA SURETE

A. L'EMPLOI DE LA TAXE DE SURETE

La taxe de sûreté a été instituée par l'article 41 de la loi de finances pour 1987 (n° 86.1317 du 30 décembre 1986) pour une durée de 2 ans afin de financer un programme exceptionnel d'investissements pour renforcer le dispositif de sûreté dans les aéroports. Sur la base du trafic observé depuis le début de l'année, son produit peut être estimé à 130 millions de francs pour l'année 1987.

Dans le budget 1987, au titre de la taxe de sûreté, la Direction générale de l'Aviation Civile a reçu 90 millions de francs en autorisation de programme et 65 millions de francs en crédits de paiement. La reconduction des crédits budgétaires traditionnellement affectés à ce type d'opérations (une vingtaine de millions de francs) est venue abonder ce montant.

Ces sommes ont été utilisées dans les domaines suivants :

Achat de matériels de contrôle et de surveillance (appareils à rayons X, portiques, détecteurs, barrières doppler)	22 MF
Achat de matériel de fabrication de badges en matériau infalsifiable	2 MF
Moyen télématique de traitement des informations de sûreté	2 MF
Recherche et développement dans le domaine de la détection des explosifs.....	2,5 MF
Diminution du délai de mise en œuvre d'une force d'intervention immédiate (hors ADP).....	9,6 MF
Travaux de clôture, aménagement des accès et divers travaux dans les aéroports (hors ADP).....	29,4 MF
Programme de sûreté des Aéroports de Paris	41,5 MF
Total	109 MF

Le programme doit se poursuivre en 1988 avec :

- le complément des équipements de protection des aires de stationnement, de contrôle des passagers, des bagages et du fret,
- l'automatisation centralisée du contrôle des accès des personnes et des véhicules,
- la mise en place d'artificiers et de chiens détecteurs d'explosifs sur les principaux aérodromes,
- la réalisation d'un prototype de détection neutronique d'explosifs,
- la construction de clôtures,
- et l'organisation de formation dans le domaine de la sûreté.

L'an dernier, votre Commission avait souhaité que la mise en place de la taxe de sûreté fût compensée par la suppression des taxes et redevances pour atténuation des nuisances phoniques.

Ces prélèvements demeurent, en effet, partiellement inutilisés et leur recouvrement donne lieu à un abondant contentieux avec les compagnies aériennes françaises et étrangères qui en sont redevables.

Sans qu'une décision définitive soit acquise, il semble que cette suppression ait été mise à l'étude.

B. LA DELIVRANCE DE LAISSEZ-PASSER SUR LES PLATE-FORMES

L'an dernier, votre Commission s'était inquiétée du nombre excessif de badges et de laissez-passer annuellement délivrés à Roissy et à Orly.

Le nombre global de permis de circulation sur les plate-formes est en diminution (63 278 en 1985 à 60 516 en 1986) :

BADGES DELIVRES ANNUELLEMENT

ANNEES	ORLY	CHARLES DE GAULLE
1980.....	16 752	7 685
1981.....	4 493	3 493
1982.....	3 219	1 868
1983.....	3 004	2 432
1984.....	4 291	3 363
1985.....	10 428	7 734
1986.....	4 925	3 926

- Total des badges délivrés en 1985 18 162
- Total des badges délivrés en 1986 8 851

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

ANNEES	ORLY	CHARLES DE GAULLE
1980.....	7 969	11 727
1981.....	6 563	13 588
1982.....	6 062	20 915
1983.....	5 894	16 594
1984.....	6 000	15 162
1985.....	6 266	16 609
1986.....	5 590	20 569

- Total des laissez-passer délivrés en 1985 22 875
- Total des laissez-passer délivrés en 1986 26 159

Par la Gendarmerie des Transports Aériens

ANNEES	ORLY	CHARLES DE GAULLE
1985.....	21 241	1 000
1986.....	23 579	1 927

- Total des laissez-passer délivrés en 1985 22 241
- Total des laissez-passer délivrés en 1986 25 506

Cette évolution est plus marquée si l'on considère que le nombre de badges permanents qui ne sont renouvelés que tous les lustres est en forte regression : 18 162 en 1985 et 8 851 en 1986.

Par ailleurs, la Direction générale de l'Aviation Civile est en train d'expérimenter sur l'aéroport de Toulouse un système de contrôle d'accès

automatisé à la zone réservée qui comprendra d'une part, l'attribution aux personnels concernés d'un type unique de badge capable de garder en mémoire les zones d'accès réservées à chaque détenteur et, d'autre part, l'équipement des portes et des portails en lecteurs adaptés à ce type de badge.

L'expérimentation menée à Toulouse servira à l'implantation de tels systèmes sur les autres aéroports en 1988.

DEUXIEME PARTIE :
L'ACTIVITE DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE L'AVIATION
CIVILE FRANCAISE

I. LES COMPAGNIES AERIENNES

A. AIR FRANCE

1) L'évolution du trafic

a) le trafic passager

La compagnie Air France a transporté 12.044.883 passagers sur ses lignes en 1986.

Le trafic, exprimé en passagers kilomètres transportés, a baissé de 3,5 % en moyenne par rapport à l'année précédente, pour une offre dont la progression a été limitée à 0,4 %, grâce à un important effort de régulation.

Le coefficient moyen d'occupation des vols, qui avait atteint en 1985 le niveau élevé 67,9 %, a diminué de 2,7 points en 1986 pour s'établir à 65,2 %. Il est toutefois demeuré supérieur à celui enregistré par la moyenne des compagnies aériennes sur liaisons internationales (62,3 %).

Résultats (activité subsonique)	1984/1983	1985/1984	1986	1986/1985
Nombre de passagers transportés	- 2,6%	+ 2,2%	703 472	- 13,6%
Sièges kilomètres offerts (en milliers)	+ 1,4%	+ 8,1%	7 336 246	- 4,9%
Passagers kilomètres transportés (en milliers)	+ 5,7%	+ 1,4%	4 687 960	- 12,8%
Coefficient d'occupation 1984 - 1985 - 1986	74,2% (+ 3,0 pts)	69,6% (- 4,6 pts)	63,9%	- 5,7 pts

Cette situation s'explique pour partie par la baisse du trafic passager vers l'Atlantique Nord où la compagnie a subi, comme l'an dernier, la concurrence des compagnies américaines :

Résultats	1984/1983	1985/1984	1986	1986/1985
Nombre de passagers transportés	+ 2,9%	+ 3,7%	12044883	- 3,6%
Sièges kilomètres offerts (en milliers)	- 2,0%	+ 2,3%	42383150	+ 0,4%
Passagers kilomètres transportés (en milliers)	+ 1,2%	+ 2,2%	27641374	- 3,5%
Coefficient d'occupation 1984 - 1985 - 1986	67,9% (+ 2,1 pts)	67,9% -	65,2%	- 2,7 pts

La répartition physique et financière de ce trafic s'établit comme suit :

	1986	
	Trafic	Recettes
Amérique du Nord	17,8%	14,9%
Amérique du Sud	5,8%	4,5%
Asie	14,3%	10,9%
Afrique (long-courrier)	14,2%	10,0%
Antilles	16,5%	8,7%
Long-courrier	68,6%	49,0%
Europe	12,8%	25,5%
Province - Europe	2,6%	5,5%
Afrique du Nord	8,1%	10,4%
Proche-Orient	3,8%	4,3%
Métropole	3,0%	3,9%
Caraïbes	0,8%	1,0%
Moyen-courrier	31,1%	50,6%
Divers	0,3%	0,4%
Total	100,0%	100,0%

b) le fret

A l'opposé du trafic passager, l'activité de fret s'est développée en 1986, comme en témoigne l'extrait suivant du rapport du Conseil d'administration de la compagnie :

« Plus de 2.675 millions de tonnes kilomètres de messageries ont été transportées au cours de l'année, ce qui représente une progression de 11,2 % par rapport à 1985. Cette augmentation fait suite à celles enregistrées en 1983 (+ 19 %) et 1984 (+ 15,5 %) ainsi qu'à celle plus modérée de 1985 (+ 3,5 %) qui ont porté Air France au deuxième rang mondial pour le transport de fret sur liaisons internationales.

	1984/1983	1985/1984	1986	1986/1985
Tonnes kilomètres transportées (en millions)	+ 15,5%	+ 3,5%	2 675,2	+ 11,2%
Dont % sur vols mixtes	-	-	45,4%	-
Dont % sur vols cargo	-	-	54,6%	-
Tonnes kilomètres de poste et de colis postaux transportées (en millions)	- 1,6%	+ 6,5%	89,6	- 4,0%
Tonnes kilomètres totales de fret transportées (en millions)	+ 14,8%	+ 3,6%	2 764,8	+ 10,6%

Pour faire face à la demande, Air France s'est équipée d'une flotte bien adaptée à ce type d'activité. L'acquisition, le 30 mars, d'un Boeing 747 cargo supplémentaire a porté à sept le nombre d'exemplaires de cet appareil dans la flotte d'Air France, qui a produit en 1986 plus de la moitié de l'offre destinée au transport de fret de la Compagnie. De plus, Air France a reçu en septembre et octobre ses huitième et neuvième Boeing 747 de type « combiné » qui permettent chacun l'emport de 30 tonnes de fret.

c) Les prévisions pour 1987

Au cours des neuf premiers mois de l'année, Air France a transporté 10.185.362 passagers et 439.336 tonnes de fret sur ses lignes.

Le trafic kilométrique de passagers a augmenté de 12,1 % par rapport à la même période de 1986. L'offre n'ayant parallèlement progressé que de 6,1 %, le coefficient moyen d'occupation des vols a augmenté de 3,8 points et atteint 69,6 %.

2) La situation financière

La compagnie a dégagé en 1986 un résultat bénéficiaire de 677,1 millions de francs inférieur à 7,1 % à celui de l'exercice précédent qui s'élevait à 728,9 millions de francs.

Ce résultat a été obtenu avec un chiffre d'affaires de 27.753 millions de francs, en baisse de 8,4 % sur celui de 1985 imputable à une baisse de trafic passagers (- 3,5 %) non compensée par la hausse du trafic fret (+ 11,1 %) et de la baisse des recettes unitaires exprimées en francs par suite de la dégradation du taux de change du dollar américain.

Cependant, la diminution du coût du carburant et la limitation des autres postes de dépenses ont permis un excédent brut d'exploitation de 3.801,5 millions de francs représentant 13,6 % de la production, contre 13,7 % en 1985.

Le résultat courant avant impôt s'établit à 1.119,5 millions de francs, soit également au même niveau relatif au l'exercice précédent (4 % de la production).

La capacité d'autofinancement s'est élevée à 2.624,0 millions de francs, contre 2.841 millions en 1985. La forte augmentation des investissements réalisés en vue du renouvellement de la flotte, passant de 2.181,8 millions à 3.575,2 millions (+ 63,9 %) a pu cependant être financée en maintenant le rapport « Endettement total sur Fonds propres » à 1,2, soit le même qu'en fin d'année précédente.

La compagnie nationale Air France a versé à ses actionnaires au titre de l'exercice 1986, des dividendes pour un montant de 137,9 millions de francs contre 126 millions au titre de 1985.

3) L'ouverture du capital de la compagnie

Air France aura à financer dans les prochaines années un important programme d'investissement pour le renouvellement de sa flotte moyen et long-courrier. Le coût de ce seul programme est évalué à 2,5 milliards de francs pour les huit années à venir.

Le développement de la compagnie et, en particulier l'extension de son réseau ainsi que le rachat d'une partie de la S.N.C.F. par Air Inter mobiliserait des sommes importantes.

Afin de permettre le financement de ce programme d'investissement, d'accroître ses fonds propres et de limiter son recours à l'emprunt, la compagnie nationale envisage de procéder à une augmentation de capital et à une ouverture de son capital au public.

Cette ouverture, qui permettrait ainsi de mettre à contribution le marché financier, se ferait dans le respect total de la loi de 1948 et des dispositions du code de l'aviation civile qui fait obligation à l'Etat de placer 15 % du capital d'Air France auprès des collectivités publiques autres que l'Etat et 15 % auprès des personnes privées physiques ou morales. Dans ce cadre, il est envisagé que le personnel de la compagnie participe à cette ouverture, probablement à hauteur de 10 % des actions disponibles.

B. AIR INTER

1) La croissance du trafic

Air Inter a transporté en 1986 11.804.000 passagers, soit 11 % de plus qu'en 1985.

Le résultat traduit une année d'un niveau d'activité exceptionnel.

Les dix premières lignes d'Air Inter représentent 66 % du trafic total et progressent en moyenne de près de 10 %.

En dehors des excellents résultats de lignes à motifs professionnels comme Paris-Rennes (+ 28,2 %) et Paris-Mulhouse (+ 18,6 %), les lignes à motifs personnels ont connu un fort développement :

Paris-Bastia	+ 18,7 %
Paris-Ajaccio	+ 18,3 %
Paris-Biarritz	+ 17,1 %
Paris-Toulon	+ 15,4 %
Paris-Nice	+ 9,3 %

Il est également à noter que les lignes concurrencées par le T.G.V. progressent également :

Paris-Grenoble	+ 5,8 %
Paris-Lyon	+ 3,9 %

De plus les lignes transversales enregistrent un développement important.

Les quatre transversales lyonnaises ont un trafic supérieur à 100.000 passagers :

En effet, à Lille-Lyon et Lyon-Nice sont venues s'ajouter en 1986 Nantes-Lyon et Toulouse-Lyon.

Presque toutes les transversales ont une croissance supérieure à 15 % et certaines approchent même 30 %, comme :

Strasbourg-Lyon	+ 31,0 %
Lille-Nice	+ 22,6 %
Bordeaux-Nice	+ 18,6 %

En effet, après une première amorce de reprise dans le second semestre de 1985, l'année 1986 a vu se confirmer, puis s'accélérer la tendance au développement des voyages à motifs personnels.

Les deux principales mesures de relance prises en début d'année (accès au tarif B sur vols bleus pour la famille à deux; extension des vols accessibles aux détenteurs d'une carte «évasion»), ont été les facteurs déterminants de stimulation de ce marché.

La conséquence majeure de ces mesures, qui ont induit un apport de 600.000 passagers, a été l'atténuation voire l'effacement d'une certaine saisonnalité, dans des périodes ou des dates où la demande était jusqu'à présent traditionnellement faible :

- En week-end (samedi et dimanche), gain de près de 3 points de coefficient de remplissage;

- Dans les périodes creuses de milieu de vacances scolaires (exemple, vacances de la Toussaint : croissance de 14 % et gain de plus de 5 points de coefficient de remplissage);

- Au cours des vacances d'été : de la mi-juillet à la fin août, croissance de 17 % du trafic accompagnée d'un renforcement de 3 points du coefficient de remplissage.

2) Les résultats financiers

L'année 1986 a été marquée par la poursuite du redressement de la rentabilité déjà bien amorcée en 1985. Le bénéfice net, après impôts, s'élève à 116 MF au lieu de 64,7 MF en 1985. Plus nette encore est l'aug-

mentation du bénéfice d'exploitation qui est passé de 179,5 MF à 657,9 MF, soit 10,4 % du chiffre d'affaires hors taxes. La marge brute d'autofinancement a également progressé de façon significative: 866,4 MF, soit 13,8 % du chiffre d'affaires hors taxes, par rapport à 531,5 MF et 9,4 % en 1985.

Ces résultats sont obtenus à partir d'un chiffre d'affaires en progression de 10,7 %.

Les investissements ont été inférieurs à ceux des années précédentes. Ils se sont élevés à 246 millions de francs. Durant ces cinq dernières années, le total des investissements aura dépassé 2 milliards de francs et le niveau de ceux-ci devrait s'accroître de nouveau très fortement à partir de 1988, date de l'arrivée des premiers Airbus A 320.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, l'amélioration de la rentabilité est due à la forte augmentation du chiffre d'affaires qui n'a pas été compensée par une augmentation corrélative des charges d'exploitation. Celles-ci n'ont, en effet, augmenté que de 2,5 %. Parmi ces charges, on notera la baisse importante des dépenses de carburant qui sont passées de 1.109,5 MF à 694,6 MF. Données qui rendent compte, pour une part, de l'augmentation du bénéfice d'exploitation.

Quant au bilan en fin d'exercice, il s'est élevé à 3.750,2 MF, en progression de 12,6 % sur l'année 1985. Dans cette variation, il apparaît une diminution de 8,40 % de l'actif immobilisé (aucun appareil nouveau n'étant entré dans la flotte au cours de l'exercice, mais deux Fokker 27 ayant été vendus), et, en revanche, dans l'actif circulant, une forte progression des valeurs mobilières de placement et des disponibilités. On notera que l'ensemble des immobilisations aéronautiques est amorti à concurrence de 65,7 %.

3) Les perspectives d'une améliorations de la desserte d'Orly

Depuis de nombreuses années, votre commission souhaite que soit examinée la possibilité d'une amélioration de la desserte d'Orly qui n'est pas, actuellement, à la hauteur d'un aéroport de cette importance.

Au demeurant, les chiffres fournis par la S.N.C.F. démontrent s'il en était besoin la baisse de fréquentation d'Orly-Rail, dont les usagers doi-

vent, rappelons-le, emprunter une navette reliant les plateformes à la gare du Pont de Rungis :

TRAFIC (en milliers de voyageurs)

ANNEE	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Billets combinés vendus	885	765	780	713	621	568
Trafic passagers locaux.....	17 012,4	16 062	16 300	17 200	17 671	18 545
% passagers aériens utilisant Orly Rail.....	5,2	4,8	4,8	4,2	3,4	3,1

Le fléchissement amorcé fin 1983 se poursuit et s'explique par le succès croissant de la ligne « Orly Bus » de la R.A.T.P. plus rapide et plus confortable. La qualité de service médiocre d'Orly Rail a été améliorée en 1987 par la mise en service de rames S.N.C.F. à deux niveaux. Cette mesure n'a pas suffi à compenser le handicap de la correspondance à Pont de Rungis.

Le lancement des T.G.V. Atlantique et T.G.V.-Nord ainsi que l'interconnexion futur de ces lignes impliquaient qu'une desserte directe entre Orly et le centre ville soit mise en oeuvre.

A défaut, on ne pourrait que constater une rupture d'égalité entre deux sociétés nationales dont l'une vit largement de fonds publics et l'autre non.

Il semble qu'une décision de principe puisse être prise sur ce point avant la fin de l'année, deux systèmes sont à l'étude, la prolongation de la ligne C du R.E.R. jusqu'aux terminaux Ouest et Sud et la mise en place d'une correspondance à Anthony, entre la ligne B du R.E.R. et une installation du véhicule léger automatique (V.A.L.) qui conduirait aux plateformes (1).

(1) Il semble que cette dernière solution ait la préférence d'Air Inter dont les usagers pourraient être les principaux utilisateurs de la desserte.

C. U.T.A.

1) Le trafic

Pour l'année 1986 et les six premiers mois de 1987, l'évolution du trafic de la compagnie a été la suivante :

SECTEURS	PASSAGERS		T KM	T KM
	NOMBRE	PKT (000)	FRET (000)	TOTALES TRANSPORTEES
AFRIQUE				
- année 1986	502.143	2.411.773	339.994	565.679
- 6 mois 1987	209.671	1.023.320	153.015	248.942
EXTREME ORIENT				
- année 1986	148.252	1.763.608	65.434	232.807
- 6 mois 1987	70.960	823.962	40.876	119.282
TRANSPACIFIQUE				
- année 1986	120.841	763.615	12.049	84.271
- 6 mois 1987	51.719	326.419	7.298	38.301
TRANSPACIFIQUE SUD				
- année 1986	104.454	323.327	15.483	45.627
- 6 mois 1987	48.208	142.991	8.125	21.483
NOUMEA / TOKYO				
- année 1986	22.458	156.600	6.011	20.617
- 6 mois 1987	12.228	85.254	2.916	10.758
TRANSATLANTIQUE				
- année 1986	5.982	54.247	2.412	8.213
- 6 mois 1987	18.419	164.960	5.648	22.055
TOTAL COMPAGNIE				
- année 1986	904.130	5.473.170	441.383	957.214
- 6 mois 1987	411.205	2.566.906	217.878	460.821

2) Les résultats financiers

a) 1986

Le bénéfice net de l'année 1986, en atteignant 810,3 millions de francs, s'est inscrit en hausse de 5,1 % par rapport à celui de 1985.

Les principaux faits marquants de l'exercice ont été :

– un accroissement de 301,5 millions du résultat exceptionnel du fait de la cession de trois avions. Un Boeing 747 cargo a été cédé à Air France tandis qu'un D.C. 10-30 était vendu puis repris en location pour une durée de cinq ans avec une option de rachat en fin de contrat. Enfin, le dernier D.C. 8 a été acquis par un transporteur américain.

Un gonflement de la masse amortissable lié à la mise en exploitation de deux Boeing 747-300 combi et à la transformation du deux Boeing 747-200 en version 300. Pour ces quatre appareils 541,9 millions de francs étaient comptabilisés à fin 1985 en immobilisations en cours et correspondaient à des acomptes réglés au constructeur américain.

Malgré ce supplément de charge et un chiffre d'affaires en baisse de 2 %, le résultat d'exploitation est resté bénéficiaire (+ 227,8 millions de francs).

La dépréciation de nombreuses devises par rapport au franc -dollar américain, singapourien, australien, néo-zélandais- a eu des répercussions sur le niveau des recettes provenant du transport. Par ailleurs, les locations d'avions ont été réduites de près de moitié en raison de la vente d'un Boeing 747 cargo qui avait été frété à l'extérieur pendant toute l'année 1985. La combinaison de ces facteurs n'a pu qu'être atténuée par l'augmentation de 4,9 % du trafic des passagers kilomètres transportés et la progression de 11,1 % des recettes industrielles.

A l'opposé, les variations monétaires ont eu un impact bénéfique sur certaines dépenses d'exploitation. La chute du dollar, conjuguée à la baisse du prix du baril de pétrole, a permis de ramener la facture de carburant d'un milliard de francs à 648,7 millions de francs. Les taxes aéronautiques sont restées pratiquement stables alors que la capacité offerte croissait de 5,1 %. De même l'affaiblissement de la monnaie américaine a concourru à la réduction d'autres charges parmi lesquelles l'hébergement des passagers, les assurances, les affrètements.

b) Perspectives pour 1987

A fin juin 1987, le chiffre d'affaires global d'U.T.A. a été de 2,86 milliards de francs à comparer à 3,1 milliards pour les six premiers mois de l'exercice précédent.

La baisse de 7,9 % est cependant inférieure à celle notée au cours du premier trimestre de cette année qui était de 9,8 %. Elle provient presque intégralement des recettes aériennes qui avaient baissé au premier trimestre par rapport à l'année précédente de 13,8 % et qui, au deuxième trimestre, n'ont régressé que de 6,7 %. Le trafic, exprimé en passagers kilomètres transportés, a diminué de 1,6 %.

La permanence des difficultés économiques des pays africains desservis par la compagnie, la suppression de l'escale de Tripoli en juillet 1986, la limitation des ventes au Nigéria ont entraîné une baisse de 9,8 % du trafic des passagers transportés entre l'Europe et l'Afrique que n'a pas tout à fait compensé le développement de 4,8 % du trafic du secteur Amérique-Asie-Pacifique qui inclut la nouvelle ligne exploitée sur Paris-San Francisco.

En l'absence d'événements exceptionnels, le solde du compte d'exploitation devrait être du même ordre de grandeur que celui de l'an dernier après cependant une plus faible dotation aux amortissements.

II. LA SOCIETE « AEROPORTS DE PARIS »

A. LES TRAFICS EN 1986

1) Les passagers

Les flux de passagers ont été en légère augmentation :

Aéroports	1985	1986	1986/1985
CDG 1	7 192 883	7 021 534	- 2,4 %
CDG 2	7 847 697	7 811 705	- 0,5 %
Orly Ouest	10 071 769	11 137 715	+ 10,6 %
Orly Sud	7 730 074	7 554 541	- 2,3 %
TOTAL PARIS	32 842 423	33 525 495	+ 2,1 %

Alors que le trafic international chutait de 2,1 %, le trafic national a eu un taux de croissance particulièrement élevé (+ 9,3 %).

Roissy 1 et Orly Sud ont connu les baisses de trafic les plus importantes pour diverses raisons : baisse du dollar, menace terroriste en France (faisceaux d'Amérique du Nord), situation politique internationale (Afrique du Nord, Moyen-Orient).

Aéroports de Paris demeure à la deuxième place en Europe loin derrière Londres (48 714 651 passagers) mais devant Francfort (20 478 329 passagers) pour le trafic passagers.

2) Le fret commercial

Aéroports de Paris se situe au 3e rang européen pour le fret derrière Francfort (822 805 tonnes, + 7,15 % par rapport à 1985) et Londres (720 340 tonnes, + 3,35 % par rapport à 1985).

Trafic fret (tonnes) Aéroports de Paris

Aéroports	1985	1986	1986/1985
Roissy	506 137	510 561	+ 0,9 %
Orly	187 009	202 160	+ 8,1 %
TOTAL PARIS	693 146	712 721	+ 2,8 %

B. LA SITUATION FINANCIERE

Le compte de résultat s'établit ainsi :

(en milliers de francs)

	1985	1986	1986/1985
Produits	3 898 000	3 985 000	+ 2,2 %
Charges	3 733 900	3 871 000	+ 3,7 %
Résultat après impôts	164 100	114 000	-30,3 %

La progression des charges résulte en partie d'une opération de restructuration de la dette : en effet, l'Etablissement a procédé, en décembre 1986, à une Offre Publique d'Echange qui a eu pour effet de substituer à une dette de 305 millions de francs au taux moyen de 16 % une dette de 396 millions de francs au taux de 8 %. Globalement, cette opération s'est traduite par une réduction du coût actuariel net supérieure à 30 %.

La répartition des investissements effectués est la suivante :

(en milliers de francs)

	1985	1986	1986/1985
Aéroport CDG	100 500	161 500	+ 60,7 %
Aéroport d'Orly	149 000	161 900	+ 8,7 %
Aérodromes de voyage	7 200	9 200	+ 27,8 %
Aérodromes d'aviation légère	1 700	1 800	+ 5,9 %
Opérat. communes	60 000	66 700	+ 11,2 %
Frais étude et surveillance	75 600	83 600	+ 10,6 %
Prêts, avances, titres participation	7 000	17 600	+ 151,4 %
TOTAL	401 000	502 300	+ 25,3 %

Les investissements sont ainsi en augmentation de plus de 25 %. On constate dès cette année, la réalisation du rééquilibrage entre les deux aéroports d'Orly et de Charles de Gaulle. Ce dernier voit augmenter ses crédits de paiement pour la construction du 3e terminal dont la mise en service partielle (5/9ème) est prévue en 1989.

Les principaux investissements réalisés ont été, pour Orly, l'achèvement de la construction du hall 4 d'Orly Ouest, l'extension du parc de stationnement PO, l'édification d'entrepôts, la rénovation du télé-affichage dans les aérogares et le lancement de la première phase de l'opération Orlytech.

Pour l'aéroport Charles de Gaulle, indépendamment du terminal D, ont été assurés des travaux d'équipement de sécurité aérienne, d'aménagement et d'extension de capacité dans les aérogares existantes, l'installation d'une chaudière au charbon dans la centrale thermo-frigo-électrique.

L'endettement est stable :

	1983	1984	1985	1986
Endettement en millions de francs (Cours du change aux 31 décembre)	3 640	3 546	3 292	3 381

Le fonds de roulement a augmenté de 110,7 millions de francs en 1986, augmentation principalement due à l'O.P.E.

C. L'INTERCONNEXION DES LIAISONS ENTRE L'AÉROPORT DE ROISSY ET LES T.G.V.

Le programme de développement du T.G.V. Nord comprend un important système d'interconnexion des lignes Nord-Atlantique et Sud dans la région d'Ile-de-France. Ce dispositif comprend une liaison entre Roissy et une liaison avec Eurodisneyland.

Ni la configuration définitive de la gare de liaison des plateformes de Roissy, ni la répartition du financement de celle-ci sont décidés.

Néanmoins, votre Commission souhaite présenter deux observations sur ce programme d'investissement.

D'une part, l'arrêt à Roissy ne constituera qu'une antenne de la ligne Paris-Bruxelles et donc ne bénéficiera pas d'une desserte régulière qui eût renforcé le rôle d'éclatement du trafic atlantique de l'aéroport de Paris au bénéfice de cette plate-forme mais également, des compagnies aériennes françaises.

D'autre part, il serait envisagé de faire contribuer directement ou indirectement les compagnies aériennes au financement de cet équipement. Sur ce point, il importe de souligner que ce cofinancement serait sans précédent en Europe.

III. LA CONSTRUCTION AERONAUTIQUE

A. LA S.N.I.A.S.

1) L'état de réalisation des programmes Airbus

Actuellement, un total de 371 Airbus sont en service dans le monde dont 273 Airbus A 300 et dérivés et 98 Airbus A 310.

Sur l'ensemble de la gamme, le cumul des commandes fermes s'établissait à 720 appareils en 30 Juin 1987.

	A 300	A 300-600	A310-200	A 310-300	A320	A 330	A 340
1983	230	14	104	4	37	-	-
1984	231	20	84	25	51	-	-
1985	245	30	87	30	90	-	-
1986	247	34	83	43	134	-	-
1987 (au 30/6)	248	62	82	66	192	12	58

Les données qui précèdent mettent en évidence la transformation de certaines commandes d'A 310-200 en A 310-300, visible à partir de 1984.

2) Tendence du marché mondial

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

Cette surcapacité est en cours de résorption depuis 1983, avec la reprise d'une croissance soutenue du trafic mondial. Le coefficient de remplissage des appareils, qui constitue un bon indicateur de l'adéquation entre l'offre et la demande, a crû régulièrement ces dernières années pour atteindre en 1985, le taux record de 63 %. Puis, pour 1986, les premiers résultats font cependant apparaître une nouvelle baisse de 1 point du coefficient de remplissage.

Dans le même temps, les résultats d'exploitation des compagnies sont devenus positifs, en 1985 et en 1986, après plusieurs exercices déficitaires consécutifs de 1980 à 1984. La situation financière des compagnies reste néanmoins précaire, l'endettement massif où les avait conduites la crise du début de la décennie étant loin d'être comblé.

Après une chute des ventes d'avions en 1982, suivie d'une stagnation en 1983 et en 1984, les commandes ont repris en 1985 et en 1986. Ces commandes concernent principalement des avions de faible capacité. Ceci s'explique par la politique américaine de déréglementation, qui conduit les compagnies à augmenter la fréquence des dessertes et par conséquent, à utiliser des avions de petite taille. Il existe de plus un nombre considérable de petits porteurs moyen-courriers (DC 9, B 727, B 737) dont la moyenne d'âge est proche de 15 ans. Le marché de renouvellement de ces avions devrait assurer le maintien d'un niveau élevé de prises de commandes d'avions de cette catégorie. L'A 320 profite remarquablement de ce marché porteur.

L'offensive des autorités américaines qui mettent en cause les subventions des pays de la Communauté européenne aux programmes Airbus — sans d'ailleurs envisager de réexaminer les importants contrats militaires dont bénéficie le complexe des industries aéronautiques et industrielles des Etats-Unis — peut paraître inquiétante. Dans ces conditions et sans même analyser l'opportunité réelle qu'il y aurait pour les Etats-Unis de mener une action protectionniste dans le climat de crise financière mondiale actuelle, la proposition faite par la commission des Finances d'une coopération entre Airbus Industrie et le deuxième constructeur américain devrait être examinée avec intérêt par les pouvoirs publics.

Mais, dans cette hypothèse, il serait nécessaire de prendre en compte l'activité de l'ensemble de notre industrie aéronautique et, en particulier, celle du principal motoriste français, la SNECMA.

Dans cet esprit, votre rapporteur a demandé au ministre des Transports de lui fournir un bilan des recettes en devises de l'exportation d'un Airbus et de la motorisation d'un avion Boeing par la SNECMA :

« Le Boeing B 737, dans ses versions -300 (en service) -400 (mis en service en 1988) et -500 (mise en service en 1990) est commercialisé avec des moteurs CFM 56-3.

Il résulte de la vente de ces avions à l'étranger un apport de devises provenant de la part de la SNECMA au CFM 56, dont le solde estimé est porté dans le tableau ci-après, en tenant compte d'une moyenne de 2,4 Moteurs vendus par avion, et sur la base des prix du catalogue actuels.

La part française du chiffre d'affaires provenant de la vente d'un Airbus est variable en fonction du modèle et de la motorisation. La rentrée de devises résultant de l'exportation des modèles actuellement en production figure également ci-après, estimée sur la base des prix du catalogue. »

BOEING B 737		
Type	Moteurs	Solde en M\$
-300	CFM 56-3 B1	2,3
-400	CFM 56-3 B2	2,6
	- 3 C	2,7
-500	CFM 56-3 B1	2,2 (1)

(1) Le prix de la version destinée au B 737-500 est estimé sur la base d'un prix à la livre de poussée homogène à celui des autres versions.

AIRBUS		
Type	Moteurs	Solde en M\$
A 300-600	PW	18,6
	GE	20,5
A 310-300	PW	14,3
	GE	16
A 320	IAE	9,7
	CFM	15,2

On rappellera que Boeing a, à ce jour, commandé 1 554 moteurs CFM 56-3 dont 789 ont été livrés.

Ce qui correspond, pour un rapport moyen de 2,5 millions de dollars par moteurs, à un total de ressources en devises de 3,885 milliards de dollars, soit plus de 20 milliards de francs au taux de change actuel dont la moitié doit être encore livrée.

3) Le problème des commandes d'Airbus par les compagnies aériennes britanniques

L'an dernier, votre Commission avait relevé qu'en dépit de la participation anglaise de 20 % au programme Airbus, la British Airways, première compagnie européenne, n'avait commandé aucun des avions de ce programme.

Il ne semble pas que la situation ait beaucoup évolué sur ce point.

La compagnie British Caledonian a acheté deux A 310, mais elle les a aujourd'hui revendus; British Caledonian a, en outre, commandé dix A 320, faisant ainsi partie des 5 compagnies de lancement de l'avion.

British Airways n'a pour sa part jamais acheté d'Airbus et sa flotte est presque entièrement composée d'avions équipés de moteurs réalisés par la compagnie Rolls Royce. Elle vient notamment de préférer le Boeing 767, qu'elle a commandé en 11 exemplaires plus 15 options, à l'Airbus A 300-600 qui n'est proposé qu'avec des moteurs General Electric ou Pratt et Whitney.

Une nouvelle occasion s'offrira à Airbus Industrie au début de l'année prochaine pour le remplacement des Lockheed 1011 Tristar de British Airways. Toutefois, l'A 340 que propose le GIE est équipé exclusivement du CFM 56-5 franco-américain, tandis que le MD 11 de MacDonnell Douglas, actuellement offert avec des moteurs General Electric et Pratt et Whitney, est également susceptible de recevoir un moteur britannique.

Par ailleurs, la récente décision d'absorption de British Caledonian par British Airways ne semble pas devoir remettre en cause sa commande de 10 A 320.

4) La réalisation de l'ATR 42

Le programme ATR-42 se poursuit.

À ce jour, 77 commandes fermes, et 23 options ont été enregistrées de la part de 24 compagnies aériennes.

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

● des avions de nouvelle technologie, de 30 à 49 places : représentée par :

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

● des avions d'ancienne technologie, allongés, modernisés, remotorisés, d'une capacité de 50 à 72 places.

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

Pour répondre à ces deux derniers appareils, les constructeurs ont lancé en 1986 une version allongée, l'ATR 72, livrable à compte de décembre 1988. Le développement de cette version a fait l'objet au niveau des gouvernements français et italien, en avril dernier, d'un avenant à l'accord intergouvernemental de 1982 étendant à cet appareil les dispositions prévues pour l'ATR 42, notamment pour ce qui concerne le financement des ventes. A ce jour, 5 commandes fermes et 19 options ont été enregistrées. Les constructeurs estiment pouvoir vendre d'ici à l'an 2000 près de 300 ATR 72.

Il ne semble pas que la suspension de courte durée des vols d'ATR 42 par les autorités italiennes puis par les autorités allemandes à la suite d'un accident récent remette en cause la crédibilité de ce programme.

5) Les avions du futur

En réponse à une question de votre rapporteur sur les possibilités ouvertes par le croisement des techniques aéronautiques et aérospatiales, le ministère des transports a apporté la réponse suivante :

« Des appareils utilisant des technologies éprouvées, susceptibles d'atteindre en croisière des vitesses de l'ordre de mach 3, font périodiquement l'objet d'études plus ou moins poussées, limitées cependant à faisabi-

lité. La dernière en date à Aérospatiale remonte au début des années 80. Elle a coûté environ 30 millions de francs et est à l'origine du terme « Super-Concorde ».

Le marché, d'autant plus étroit que le « bang » interdit le survol supersonique de régions à population dense, n'assure pas la viabilité économique du développement et de l'exploitation d'appareils que l'état de technique laisse tout à fait envisager.

– Divers concepts d'avions hypersoniques (capables de dépasser mach 5) ont été récemment décrits par la presse, en particulier celui d'Avion à Grande Vitesse (AGV) d'Aérospatiale. Ils auraient en commun d'être des dérivés commerciaux des lanceurs spatiaux réutilisables devant succéder à la prochaine génération de lanceurs classiques (Ariane V); ils seraient conçus pour utiliser des pistes ordinaires.

Au-delà des obstacles économiques évoqués plus haut, le saut technologique indispensable ne permet pas d'envisager à moyen terme les niveaux de sécurité nécessaires au transport commercial de passagers (...)

Cependant, votre Commission a relevé avec intérêt que trois sociétés américaines avaient été présélectionnées pour poursuivre des études préparatoires à la conception d'un avion aérospatial.

Parallèlement, deux motoristes ont également conclu des contrats en vue d'étudier les données du système propulsif de cet appareil.

Au-delà, il est envisagé de lancer un démonstrateur, le X-30, destiné à décoller de pistes conventionnelles et à voler jusqu'à des vitesses de Mach 25 et à une altitude de 100 kilomètres.

B. LA SNECMA

1) La situation générale

En 1986, le chiffre d'affaires de la SNECMA s'est établi à 10 252 millions de francs contre 9 404 millions de francs en 1985, soit une augmentation de 10 % due pour l'essentiel à la poursuite de l'expansion du programme CFM 56, la part civile de l'activité étant supérieure à 50 % depuis 1985 (55 % en 1985, 56 % en 1986). Au niveau des prises de commandes, les résultats de 1986 sont en régression par rapport au record de

1985, à 10 330 millions de francs contre 13 870 millions de francs (825 %). Ceci s'explique par le nombre exceptionnel des commandes civiles de 1985, la baisse du dollar (1) et le recul des ventes militaires à l'exportation. Cependant, la part civile des commandes a encore augmenté, passant de 64,5 % à 66,6 %.

2) Le programme CFM 56

● Etat de la situation générale

– La coopération entre la SNECMA et GENERAL ELECTRIC sur le programme CFM 56 continue de se dérouler dans des conditions remarquables, tant au niveau technique qu'au niveau industriel.

– La situation commerciale du programme CFM 56, dans ses différentes versions, se présente comme suit au 30 juin 1987 :

	Moteurs commandés	Moteurs livrés
CFM 56-2 pour DC 8	526	526
KC 135	940	512
AWACS et divers	130	68
Total CFM 56-2	1596	1106
CFM 56-3 pour B 737-300/-400	1554	789
CFM 56-5 pour A 320	185	9
TOTAL	3335	1904

Ce tableau ne tient pas compte de la version CFM 56-5C1 lancée au printemps dernier pour la motorisation de l'Airbus A 340, lequel fait l'objet à ce jour de 58 commandes fermes.

Les seuls programmes CFM 56-2 présentent aujourd'hui des perspectives de ventes quasi-certaines de l'ordre de 5 000 unités.

● La Motorisation de l'A 320

Le CFM 56-5 A1, destiné à la propulsion de l'A 320, fait actuellement l'objet de 185 commandes fermes.

La motorisation CFM 56 a été choisie pour 264 des 442 commandes fermes et options enregistrées par le groupement européen pour l'A 320 au 30 juin 1987.

Le moteur CFM 56-5 A1 poursuit actuellement son développement dans d'excellentes conditions, les résultats au banc d'essai et en vol sur les prototypes A 320 confirmant pleinement les objectifs de performances. Il est à noter que le moteur concurrent V 2500 connaît, en revanche, des difficultés de mise au point.

Les dépenses de développement de la partie française du moteur sont estimées à 2 260 millions de francs, aux conditions économiques de janvier 1984. L'aide de l'Etat porte sur 75 % de ces dépenses, soit 1 695 millions de francs aux mêmes conditions économiques. Il s'agit d'avances remboursables sur le produit des ventes de moteurs neufs et de rechanges, qui seront versées entre 1985 et 1989 pour un montant total de l'ordre de 1 865 millions de francs courants.

Les principaux concurrents de la SNECMA et de GENERAL ELECTRIC : Pratt & Withney aux Etats-Unis (30 %), Rolls ROyce en Grande-Bretagne (30 %), MTU en RFA (11 %), FIAT en Italie (6 %) et trois motoristes japonais (23 %), se sont associés, au printemps 1984, au sein d'une société nouvelle International Aero Engine (I.A.E.), afin de développer et produire en coopération un moteur directement concurrent du CFM 56, le V 2500, destiné notamment à la propulsion de l'A 320.

Le V 2500 fait actuellement l'objet de 160 commandes de la part d'Airbus Industrie et a été retenu par 7 des 17 compagnies ayant déjà commandé l'A 320.

Le V 2500 sera disponible un an plus tard que le CFM 56-5, les premières livraisons devant intervenir au printemps 1989 pour les A 320 des compagnies indienne Indian Airlines et australienne TAA.

Malgré les efforts déployés par la société I.A.E., l'A 320 reste à ce jour la seule application du V 2500, ce dernier, ayant pu pénétrer aucun des autres créneaux occupés par le CFM 56 : propulsion du B 737, remotorisation des KC 135/AWACS, ou propulsion de l'A 340.

● La motorisation de l'A 340

Le CFM 56-5C2, version dérivée du -5 A1, motorisera le quadrimoteur long courrier A 340, aux termes de l'accord signé au printemps par la SNECMA et GENERAL ELECTRIC avec Airbus Industrie.

Les dépenses de développement de la partie française du moteur sont estimées à 1 630 millions de francs (CE 01/87), sous forme d'avances remboursables.

Tandis que ce nouveau programme conforte l'assise commerciale du CFM 56, le consortium I.A.E. a dû renoncer en mars 1987 à son projet V 2500 Superfan, proposé pour l'A 340. L'impossibilité de dériver du V 2500 un turboréacteur classique d'une poussée suffisante avait conduit I.A.E. à proposer un moteur alliant au générateur de gaz du V 2500 une soufflante élargie entraînée par un réducteur. La difficulté et les risques techniques de mise au point de ce réducteur ont amené I.A.E. à abandonner, laissant place au CFM 56, et réduisant un peu plus les débouchés escomptés du V 2500.

*

* *

Sous réserve des observations qui précèdent, votre commission des Affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de l'Aviation civile pour 1988.