

N° 58

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1993 **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

TOME XIX

AVIATION CIVILE ET TRANSPORT AERIEN

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2931, 2945 (annexe n° 21), 2950 (tome VII) et T. A. 732.

Sénat : 55 et 56 (annexe n° 36) (1992-1993).

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER : L'aviation civile	7
I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE	7
A. LES RECETTES	7
B. LES DÉPENSES	9
II. L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN	10
A. UN MARASME MONDIAL	10
B. LA SITUATION DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS	12
1. Le groupe Air France	12
a) <i>Une dégradation prononcée des résultats financiers</i>	12
b) <i>L'adoption d'un plan de redressement</i>	12
c) <i>Les autres décisions stratégiques</i>	14
d) <i>Les observations de votre commission</i>	15
2. Les transporteurs régionaux	18
a) <i>L'organisation du secteur</i>	18
b) <i>Une indéniable vulnérabilité financière</i>	20
C. LES TRANSFORMATIONS DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL.	21
1. La poursuite de la libéralisation communautaire du transport aérien	21
2. La dénonciation de l'accord bilatéral franco-américain de 1946	22
III. L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE AÉRIEN	23
A. DESTENDANCES PRÉOCCUPANTES	23
B. LES SOLUTIONS PRÉCONISÉES PAR LE RAPPORT INCHAUSPÉ	25

	<u>Pages</u>
CHAPITRE II : La construction aéronautique	27
I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL SOUS L'INTITULÉ «TRANSPORTS AÉRIENS»	27
II. LA SITUATION DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE	28
A. L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE COMMENCE À SUBIR LES CONTRECOUPS DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR SA CLIENTÈLE	28
B. LA SITUATION D'AIRBUS INDUSTRIE	31
III. L'ACCORD PASSÉ AU SEIN DU GATT	33
CONCLUSION	34
ANNEXES	
ANNEXE 1	37
ANNEXE 2	41
ANNEXE 3	42

Mesdames, Messieurs,

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

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

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

Il doit d'ailleurs être noté que les dépenses en capital relatives à l'Espace, qui étaient inscrites à côté des crédits «*Transports aériens*» dans la loi de finances en cours d'exécution, figurent maintenant au budget du ministère de la recherche et de l'espace en raison de l'extension des compétences de ce ministère qui a résulté du dernier changement de Gouvernement.

Cette nouvelle présentation budgétaire intervient dans un environnement économique très dégradé et dans un contexte international renouvelé. L'aviation commerciale traverse aujourd'hui

la plus grave crise qu'elle ait connu depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Par contrecoup le secteur de la construction aéronautique s'en trouve affectée.

Par ailleurs, l'année écoulée a été marquée par un accord au sein du GATT entre les Etats-Unis et la Communauté européenne qui met fin au contentieux engagé par les Américains sur le financement des programmes aéronautiques civils. De plus, la France a dénoncé, en mai 1992, l'accord aérien passé le 27 mai 1946 avec les Etats-Unis et qui depuis cette date régissait les relations entre les deux pays en matière d'aviation commerciale. Dans le même temp, la Communauté économique européenne adoptait le «troisième paquet» de libéralisation du transport aérien.

C'est pourquoi, après avoir examiné l'évolution des dotations budgétaires dans le domaine de l'aviation civile et des transports aériens, votre commission pour avis s'attachera à décrire la situation des différents secteurs économiques relevant des activités ainsi couvertes.

CHAPITRE PREMIER

L'aviation civile

I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Le projet de loi de finances fixe à **6,64 milliards de francs**, soit une croissance de **17,2 %**, les dépenses mises à la charge de ce budget annexe, leur financement -comme pour tout budget annexe- étant assurée par des ressources propres complétées par une capacité d'emprunt.

A. LES RECETTES

Ces recettes sont composées pour l'essentiel par :

- les redevances de navigation aérienne (redevances de routes et redevances pour services terminaux acquittées par les compagnies) évaluées à **4,69 milliards de francs (+ 12,2 %)** qui assurent **70 %** du financement du budget annexe ;

- le produit, qui devrait atteindre **604 millions de francs (+ 9,8 %)**, de la taxe de sécurité -sûreté : taxe additionnelle perçue sur les compagnies et, en théorie, acquittée en sus du prix du billet par les passagers⁽¹⁾ mais, en réalité, supportée par les compagnies ;

- la subvention de l'Etat, a savoir **304,9 millions de francs (+ 20,2 %)** ;

⁽¹⁾ Actuellement 10 francs pour les vols nationaux et 15 francs pour les vols internationaux, l'article 34 du projet de loi de finances prévoyant de porter à 17 francs ce dernier tarif

- le recours à l'emprunt pour 779 millions de francs (+7,7 %).

Il convient toutefois de souligner la considérable augmentation qui a connu la taxe de sécurité-sûreté depuis son instauration en 1987 (à l'époque elle représentait 3 francs pour les vols intérieurs et 5 francs pour les vols internationaux). Si l'augmentation prévue par l'article 34 du projet de loi de finances est adoptée, le produit de cette taxe aura connu une croissance de 775 % en 6 ans (69 millions de francs en 1987, 604 millions en 1993).

Cette taxe tend, en effet, de plus en plus à financer l'ensemble des opérations du budget annexe et non plus simplement les investissements liés à la sûreté des infrastructures aéroportuaires et aériennes. En 1992, ces investissements ont représenté 160 millions de francs alors que la taxe de sécurité-sûreté a rapporté 550 millions de francs.

Sans compter que, au moment où le Gouvernement proposait l'augmentation de cette taxe au Parlement, Aéroports de Paris confirmait aux transporteurs aériens que le *processus de réduction des effectifs de la Police de l'Air et des Frontières était inévitable*, et indiquait que les missions jusqu'alors dévolues à cette administration allaient devoir rapidement être assurées par des agents privés et ce au plus tard en 1993.

Cette tendance à une hausse rapide de la taxation aérienne est, en outre, confirmée par la progression des redevances de navigation aérienne (en un an : + 15 % pour la redevance de route et + 12 % pour la redevance pour services terminaux).

Ces mouvements traduisent indéniablement un désengagement progressif de l'Etat face à l'accroissement des charges du BAAC et un report de son financement sur les acteurs économiques du secteur. Même si l'importance des besoins à satisfaire peut l'expliquer, une telle orientation présente à l'évidence un caractère préoccupant dans la période de crise que connaissent les compagnies aériennes.

B. LES DÉPENSES

Les dépenses de fonctionnement supportées par le BAAC s'élèvent à 4,9 milliards de francs (+ 13 %). Elles correspondent, d'une part, aux charges de fonctionnement courant -1,74 milliards de francs dont 1,4 au titre de la navigation aérienne- et aux charges de personnel de la navigation aérienne (2,93 milliards de francs).

Ces dernières, en hausse de 12,3 % traduisent notamment la poursuite de la mise en oeuvre du protocole d'accord signé en juillet 1991 avec les représentants de ces personnels, qui prévoit le recrutement sur trois ans de 500 ingénieurs électroniciens et de 80 techniciens.

Les dépenses en capital, quant à elles, atteignent 1,74 milliards de francs (+ 31 %) et sont principalement destinées à financer les équipements de navigation aérienne à hauteur de 1,14 milliards (programmes d'informatisation, modernisation des moyens de contrôle et d'aide à l'atterrissage, études pour la gestion du trafic aérien) et les investissements en matière d'infrastructures et de sûreté aéroportuaires pour 229,3 millions de francs.

Le tableau ci-après récapitule, de manière résumée, les principales composantes de ce budget annexe :

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE POUR 1993

(en millions de francs -chiffres arrondis)

RECETTES				DÉPENSES			
Répartition	Montant 1992	Montant 1993	Variation 1993/1992	Répartition	Montant 1992	Montant 1993	Variation 1993/1992
Recettes de fonctionnement	5.069	5.863	+ 15,7 %	Dépenses d'exploitation (DO)	4.337	4.901	+ 13 %
Emprunt	598,6	779	+ 7,7 %	Dépenses en capital (CP)	1.330	1.741	+ 31 %
TOTAL	5.667	6.642	+ 17,2 %	TOTAL (DO + CP)	5.667	6.642	+ 17,2 %

II. L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

A. UN MARASME MONDIAL.

Déséquilibré par les effets de la guerre du Golfe en 1990, frappé par la récession en 1991 et surtout profondément destabilisé depuis plusieurs années par ses évolutions internes, le transport aérien mondial affronte aujourd'hui une crise sans précédent.

Soumises à une concurrence accrue sous l'influence de la déréglementation internationale et l'arrivée de nouveaux opérateurs notamment asiatiques, les compagnies aériennes connaissent depuis maintenant deux ans de graves difficultés financières.

La force de la pression concurrentielle leur interdit, en effet, d'augmenter leurs tarifs alors même qu'elles connaissent une hausse de leurs coûts d'exploitation qui résultent de la conjugaison de deux facteurs :

- un accroissement des coûts salariaux résultant pour une large part de la pénurie de pilote engendrée par les augmentations de trafic des années fastes ;

- la progression des frais financiers découlant du remboursement des emprunts contractés pour renforcer, voire simplement moderniser, leurs flottes (la charge des intérêts a doublé entre 1987 et 1991).

Dans un tel contexte, le recul de 4,4 % du trafic international en 1991 a plongé le secteur dans un marasme sans équivalent depuis 1946.

Aujourd'hui le transport aérien mondial souffre d'une crise de surcapacité : l'offre de sièges excède fortement la demande des passagers et les compagnies aériennes ont immobilisé au sol près de 1 000 appareils.

En 1991, les pertes financières des quelques 200 entreprises de transport aérien regroupées au sein de l'Association du transport aérien international (IATA) ont atteint 4 milliards de dollars (quelque 20,8 milliards de francs) après un déficit de 2,7 milliards de dollars en 1990 (premier exercice déficitaire depuis 1983). Pour 1992, le directeur général d'IATA

prévoit un déficit d'au moins 2,6 milliards de dollars, soit plus de 9 milliards de dollars de perte depuis 1990 -soit environ 46,8 milliards de francs-.

Il doit toutefois être souligné que si toutes les compagnies sont frappées, toutes n'en sont pas également affectées. Ainsi, deux des dix premières compagnies mondiales par le chiffre d'affaires annoncent des bénéfices en 1991 : British Airways (Grande Bretagne) et All Nippon Airways (Japon).

Il n'en demeure pas moins que cette situation tendue et la guerre des tarifs qu'elle suscite a poussé ces dernières années de nombreux transporteurs vers la faillite (Pan Am, Eastern Airlines, T.W.A....). A ce rythme, les 204 adhérents de IATA pourraient ne plus être qu'une cinquantaine au début du prochain siècle -dans huit ans- malgré une activité du secteur qui devrait être deux fois plus importante qu'aujourd'hui.

Cette crise financière s'accompagne toutefois, en 1992, d'une reprise du trafic puisque celui-ci devrait enregistrer au cours de l'exercice une croissance de 14 % qui reste néanmoins inférieure aux augmentations de capacité des flottes (+ 14,5 %) et ne permet donc pas de résorber les facteurs structurels de la crise. L'importance de cette reprise doit d'ailleurs être nuancée puisqu'elle est calculée par rapport à la récession de 1991. Par rapport à 1990 la hausse moyenne du trafic des compagnies IATA est en réalité de l'ordre de 5 %.

Dans ces conditions, on ne peut que souligner le caractère destructeur de la concurrence acharnée que se livrent les compagnies aériennes sous l'impulsion des politiques de déréglementation.

La libéralisation engagée en Europe est, par bien des aspects, nécessaire pour améliorer la productivité et la compétitivité de nos transporteurs aériens. Il ne conviendrait toutefois pas que, sombrant dans le libéralisme débridé qui est prôné par certains membres de la commission des C.E.E., elle conduise à mettre en péril ces transporteurs et à les soumettre à la loi des mastodontes américains du secteur.

B. LA SITUATION DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

1. Le groupe Air France

a) Une dégradation prononcée des résultats financiers

Pour 1990 et 1991, les résultats nets des trois compagnies composant le groupe Air France s'établissent comme suit :

RÉSULTATS NETS (en millions de francs)

Compagnies	1990	1991	Cumul 1991-1992
Compagnie nationale Air France	- 606,0	- 882,5	- 1488,5
Air Inter	- 45,5	- 166,5	- 212
Union des Transports Aériens	107,8	- 459,8	- 352
TOTAL	- 543,7	- 1508,8	- 2052,5

La situation financière du groupe Air France s'est encore aggravée au cours des six premiers mois de 1992 : il a enregistré une nouvelle perte nette de 1,5 milliard de francs, équivalente à celle accumulée sur l'ensemble des douze mois de l'année précédente. Bien plus, au comité central d'entreprise du 6 novembre, le directeur général d'Air France a indiqué que, sur l'ensemble de l'année, le déficit consolidé devrait atteindre 3 milliards de francs.

b) L'adoption d'un plan de redressement

Pour pouvoir envisager un retour à l'équilibre, la direction du groupe a donc décidé d'accentuer les orientations arrêtées l'an dernier dans le cadre du plan de modernisation intitulé « Cap 93 ». Elle a ainsi choisi d'intensifier les efforts d'économies engagés de manière graduelle depuis douze mois.

Le nouveau plan annoncé qui s'inscrit dans le contexte de la fusion de l'ensemble des activités d'Air France et d'UTA vise à :

① Accélérer la rationalisation des moyens et de l'organisation du groupe, notamment par le regroupement des activités industrielles d'Air France et d'UTA et une meilleure répartition des tâches entre Air France et UTA dans les escales et agences métropolitaines.

② Améliorer l'utilisation des ressources en personnel navigant, l'objectif affiché étant de réduire de 10 % le coût de ces personnels ce qui correspondrait à une économie annuelle de 750 millions de francs.

③ Donner une impulsion supplémentaire à la recherche de gains de productivité et au contrôle des coûts de personnel au sol : 1.500 emplois devraient être supprimés en application de cet objectif, ce qui porterait à 5.000 le total des réductions d'effectifs prévues sur la période 1991-1993.

Ces réductions de personnel ne s'appliquent pas à Air Inter -qui ne contribue que faiblement aux pertes du groupe et qui connaît déjà un excellent niveau de productivité- et seuls les 45.000 salariés des compagnies Air France et UTA en cours de fusion sont concernés.

④ Réduire de 6 milliards de francs le plan d'investissement 1991-1993 qui avait déjà été réduit de 2,4 milliards à la fin de l'an dernier par rapport à ce qui avait été prévu par le contrat de plan signé avec l'Etat en juillet 1991, soit cinq mois avant les premières révisions à la baisse.

⑤ Renforcer les fonds propres en acquérant en échange d'actions de la compagnie Air France les participations (quelque 12 % des actions) que détient la SNCF dans le capital d'Air Inter.

Le groupe Air France estime que l'ensemble de ces mesures complété par une réorganisation de ses services de réservation devrait, d'une part, lui permettre d'augmenter de trois

milliards de francs sa capacité d'autofinancement avant la fin 1994 et, d'autre part, de retrouver un résultat bénéficiaire en 1994.

c) Les autres décisions stratégiques

● **La fusion Air France/U.T.A.**

La fusion des compagnies Air France et UTA dont le principe avait été arrêté l'an dernier se réalisera, en définitive, en étendant à Air France le statut très particulier de société anonyme à participation ouvrière qui est celui d'UTA et qui constituait, ainsi que votre rapporteur l'avait souligné l'an dernier, un sérieux obstacle juridique à la fusion des deux compagnies. Compte tenu de ce régime statutaire complexe hérité d'une loi de 1917, la compagnie Air France dont les difficultés financières viennent d'être soulignées aurait, en effet, dû verser aux employés d'UTA une indemnisation estimée à 700 millions de francs.

Pour éviter cette procédure coûteuse, la compagnie Air France va donc devenir une société anonyme à participation ouvrière ce qui permettra à l'ensemble des salariés de la nouvelle compagnie résultant de la fusion avec UTA de bénéficier d'actions du travail (à raison d'une pour onze actions de capital) et de la distribution de 15 % des bénéfices nets après impôts.

● **La stratégie d'alliance internationale**

Air France a, par ailleurs, poursuivi sa stratégie d'alliance internationale amorcée depuis 1990 en entrant à hauteur de 37,5 % dans le capital de Sabena, la compagnie belge, et en prenant le contrôle de 40 % de la compagnie tchécoslovaque CSA.

Il convient toutefois de souligner que ces deux compagnies traversent aujourd'hui une période difficile et que ce sont, en partie, ces contraintes conjoncturelles, qui les ont amenées à s'allier au groupe français.

Cependant, parallèlement Air France a conclu récemment un vaste accord commercial avec Air Canada qui prévoit de fusionner avec Air Canadian Airlines et prétend ainsi à la place de douzième

transporteur mondial. Cet accord qualifié de part et d'autre «*d'alliance stratégique*» ne prévoit pas actuellement de prise de participation mais des développements ultérieurs ne sont pas exclus.

Il convient toutefois de signaler, à ce sujet, que les prises de participation annoncées ⁽¹⁾ par British Airways dans US Air aux Etats-Unis et dans TAT en France apparaissent à beaucoup d'observateurs très prometteuses pour l'un des principaux concurrents européens du groupe national.

d) Les observations de votre commission

Face à la situation du groupe Air France votre Commission pour avis est amenée à formuler plusieurs remarques qui figurent dans l'encadré ci-après.

(1) L'accord avec US Air doit encore être approuvé par l'administration américaine.

Observations

① Les graves problèmes financiers que rencontre actuellement le groupe Air France soulignent retrospectivement toute la pertinence des réserves qu'avait inspiré au début de 1991, à la commission de contrôle du Sénat chargé d'examiner la gestion de l'entreprise Air France, le regroupement opéré un an plus tôt, sous l'égide de cette entreprise, des trois grandes compagnies françaises de transport aérien.

Votre rapporteur pour avis ne peut notamment pas s'empêcher de remarquer que les sept milliards de francs qu'a dû déboursier Air France pour acquérir UTA et, à travers cette dernière, le contrôle d'Air Inter correspondent presque aux quelque 8,4 milliards de coupes sombres que le groupe a dû opérer dans ses plans d'investissement au cours des douze derniers mois. Il peut donc être légitime de se demander à nouveau si une telle somme n'eût pas été mieux employée à poursuivre d'autres objectifs que ceux visant à satisfaire ce que la commission de contrôle susvisée a, l'an dernier, estimé être *-les nostalgies monopolistiques-* de l'entreprise nationale.

② Cette acquisition a d'ailleurs conduit Air France à abandonner sa participation dans TAT, sous les exigences de la Commission des CEE et tout particulièrement de la Direction Générale IV dirigée par Sir Brittan. Et avec la prise de contrôle de TAT la première des compagnies régionales françaises par British Airways, un des plus redoutables concurrents d'Air France en Europe, on s'aperçoit maintenant des conséquences préjudiciables de cette décision.

On peut, au passage, signaler que suite à cette opération British Airways va se trouver indirectement bénéficier de subventions publiques françaises puisque plusieurs des dessertes assurées par TAT sont soutenues par des collectivités locales.

Mais, surtout, ce qui apparaît inadmissible et suscite les plus vives critiques de votre rapporteur pour avis, c'est d'abord que la Commission des C.E.E. se révèle adopter à l'égard des opérations d'expansion effectuées récemment par British Airways (accord avec TAT, reprise de Dan Air...) une attitude beaucoup plus bienveillante que celle extrêmement sourcilleuse qui a été la sienne à l'encontre des décisions de même nature prises par Air France et c'est, en outre, que cette inégalité de traitement n'entraîne pas de réaction significative du Gouvernement français. Or, ainsi que le démontre notamment les arguments développés, à ce sujet, par le Président d'Air France -et présentés à l'annexe 1 de cet avis- les prises de contrôle ou de participation réalisées ces derniers mois par British Airways ne sont nullement exemptes de reproches au regard des règles de la concurrence forgées par la Commission de Bruxelles, dont le caractère excessif -et par bien des aspects absurde- n'a jamais empêché leur application aux transporteurs aériens ou constructeurs aéronautiques français (affaire de Havilland/Aérospatiale par exemple).

④ Le plan de redressement adopté par le groupe Air France se révèle socialement douloureux mais il apparaît indispensable eu égard à la gravité de la situation. Les mesures prises correspondent d'ailleurs à celles que la commission sénatoriale de contrôle précitée jugeaient déjà nécessaires en mai 1991 pour améliorer la compétitivité du transporteur aérien national.

D'aucuns peuvent, certes, estimer que le caractère tardif de ces mesures a pu contribuer à amplifier leur sévérité, mais leur évidente nécessité est jugée incontestable par votre commission pour avis.

④ Enfin, plusieurs questions se posent concernant Air Inter :

● Jusqu'à maintenant cette compagnie rentable, peu endettée et disposant d'une flotte plus moderne que celle de la maison mère a conservé son autonomie au sein du groupe. Cependant la cession à Air France des 12,3 % d'actions Air Inter détenues par la SNCF réduit encore l'influence des actionnaires minoritaires et porte à plus de 87 % la part du capital détenu par la compagnie dominante. Cette logique sera t-elle poursuivie jusqu'à une intégration complète d'Air Inter à Air France ? Si tel était le cas la disparition de cette entreprise dotée d'une culture extrêmement spécifique et disposant d'un savoir faire sans égal en Europe pour les vols «court courrier» à prestation réduite risquerait d'entraîner plus d'inconvénients que d'avantages pour le groupe.

● Surtout, cette compagnie qui compense, sans subventions publiques, les déficits que lui cause la desserte de certaines lignes par les excédents que lui procure ses autres lignes se trouve de plus en plus concurrencée sur ses pôles les plus rentables par le TGV et par quelques compagnies régionales subventionnées. La compétition qu'elle affronte devrait, d'ailleurs, encore augmenter dans les années à venir sous l'effet de la libéralisation communautaire qui va permettre aux compagnies des autres pays de la C.E.E. de proposer leurs services sur les lignes intérieures françaises.

A terme Air Inter tend donc à craindre, non sans raisons, de ne plus pouvoir assurer ses vols régionaux déficitaires sans un soutien financier des collectivités locales concernées.

Cette évolution souligne l'absence de réflexion d'ensemble dans l'organisation de la desserte du territoire par les grands réseaux de transport et révèle les inconvénients, en termes d'aménagement du territoire, de la politique de concurrence menée par Bruxelles. Elle pose aussi le problème de l'avenir de la desserte aérienne de certaines villes enclavées et retient donc l'attention de votre commission.

A titre personnel, votre rapporteur est d'ailleurs amené à se demander si, en définitive, l'avenir d'Air Inter ne passe pas, au sein du groupe Air France, par son positionnement résolu sur le créneau des vols «court courrier» européens à caractère économique et par un abandon progressif du cantonnement -encore trop important- de son activité au territoire national.

2. Les transporteurs régionaux

a) L'organisation du secteur

On désigne habituellement sous l'expression générique «*transporteurs régionaux français*» l'ensemble des compagnies aériennes françaises exploitant des lignes régulières au départ de la Province à l'exception des compagnies faisant partie du groupe Air France (Air France, Air Inter, UTA), ainsi que de la compagnie AOM-MINERVE S.A., dont l'activité en 1991 était principalement le transport à la demande, et relevant à ce titre de la catégorie des compagnies «charter».

Au 30 juin 1992, 18 compagnies régionales (contre 22 au 30 juin 1991) exploitaient 195 lignes régulières (contre 200 au

30 juin 1991) d'une longueur moyenne de l'ordre de 450 km, dont 42 lignes au départ de Paris (35 au 30 juin 1991), 127 transversales (143 au 30 juin 1991), 62 lignes internationales (61 en 1991) et desservaient environ 70 villes sur le territoire national.

En 1991, ces compagnies ont transporté environ 3,7 millions de passagers en transport régulier (3,4 millions en 1990), dont 2,1 millions (1,6 en 1990) sur leurs propres lignes et 1,5 million (1,6 en 1990) pour le compte des compagnies AIR FRANCE et AIR INTER.

Les effectifs et les flottes d'appareils de ces transporteurs ainsi que le nombre de lignes qu'ils exploitent et les trafics qu'ils ont enregistrés en 1991 sont détaillés en annexe 2.

Le chiffre d'affaires global des transporteurs régionaux s'est établi en 1991 à environ 4,1 milliards de francs (soit une progression de 11 % par rapport à 1990).

Cependant, le seul transport aérien ne représente qu'environ 80 % de ce chiffre d'affaires total, et l'activité aérienne régulière pour compte propre ne participe qu'à hauteur de 42 % du montant du chiffre d'affaires transport. Les opérations de frètements, mais aussi les activités annexes telles que l'entretien, la formation, le transport de fret et le négoce d'avions représentent une part importante dans l'activité des compagnies régionales.

Celles-ci ont dégagé un résultat net global négatif de 200 millions de francs en 1991 (celui-ci était, en 1990, positif de 42 millions de francs).

Ces résultats sont détaillés compagnie par compagnie à l'annexe 3 du présent avis.

Malgré le nombre important des compagnies, le marché du transport aérien régional reste fortement concentré : TAT, AIR LITTORAL, la C.C.M. et BRIT AIR ont assuré, en 1991, tout comme en 1990, 89 % du trafic total, et exploitent à ce jour les deux tiers des lignes régulières régionales (1).

La compagnie TAT a notamment réalisé à elle seule, en 1991, 59 % du chiffre d'affaires global du secteur. Cette simple indication suffit d'ailleurs à souligner l'importance de la percée stratégique qu'a réalisé British Airways sur le marché français en

(1) Il convient toutefois de noter que la compagnie REGIONAL, créée à la fin de 1991 en regroupant les activités régulières d'AIRLEC et d'AIR VENDEE, qui prévoit de transporter en 1992 plus de 5 % du trafic total, vise à occuper une place intermédiaire entre les grandes compagnies régionales précitées et les autres.

entrant, au mois de septembre dernier, à hauteur de 49,9 % dans le capital de cette entreprise.

b) Une indéniable vulnérabilité financière

Au plan financier, la fragilité générale du secteur s'est accentuée en 1991.

En effet, malgré une recette nette par passager élevée -voisine de 700 francs contre 580 francs pour Air Inter- les revenus issus de l'exploitation de lignes régulières sont faibles.

Les raisons en sont, d'une part, un assez médiocre coefficient de remplissage des appareils (inférieur à 50 %) en diminution de trois points en trois ans et, d'autre part, des coûts d'exploitation élevés (le coût au siège des appareils de 30 sièges les plus souvent utilisés est supérieur de 40 % à celui d'un Airbus de 300 sièges d'Air Inter). Cette situation impose donc la fixation de tarifs élevés restreignant l'offre au trafic d'affaires.

La vulnérabilité financière des transporteurs aériens régionaux est accentuée par l'importance de la part des recettes issues du frètement d'avion (mise à disposition d'un affrèteur, moyennant rémunération, d'un ou plusieurs avions pour le transport de marchandises ou de personnes).

Cette activité permet au frèteur de s'assurer des revenus d'exploitation stables pendant toute la durée du contrat d'affrètement et à l'affrèteur de disposer d'appareils plus petits que ceux de sa flotte sans avoir à financer leur achat. Elle représente toutefois un risque financier non négligeable pour le frèteur qui peut se retrouver très exposé en cas de non-reconduction du contrat.

Ainsi les frètements de Brit Air et TAT au groupe Air France qui représentaient en 1991 respectivement 43 % et 32 % des produits de leur activité transport ont fortement régressé par rapport à 1990, où ils étaient respectivement de 51 % et de 38 %.

En 1991, deux petites compagnies régionales ont déposé leur bilan. Depuis le 1er janvier 1992, trois autres ont fait de même. Parmi elles, la S.A.R. (qui exploitait Paris-Roanne) a fait l'objet d'une cession et AIR EXEL, société exploitant trois appareils de 30 sièges, fait l'objet d'une liquidation judiciaire.

Certaines sociétés, devant la diminution de la rentabilité de leur exploitation, ont été amenées à restructurer leur activité, par des aménagements de réseau et de flotte (notamment Air

Littoral et Brit Air), la recherche de partenaires (Air Littoral avec K.L.M.), ou en se regroupant : les compagnies AIR VENDÉE et AIR I.E.C se sont unies en décembre 1991 pour créer une compagnie régulière de plus grande taille, la compagnie REGIONAL.

C. LES TRANSFORMATIONS DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL.

1. La poursuite de la libéralisation communautaire du transport aérien

Le 22 juin dernier, le Conseil des Ministres des Transports de la C.E.E. a adopté une série de mesures désignée dans le jargon communautaire par l'expression « troisième paquet » de libéralisation et devant prendre la forme de trois règlements s'appliquant à compter de 1993.

- Le premier de ces règlements prévoit que les licences accordées aux compagnies continueront à être délivrées par les Etats membres mais selon des critères fixés par la Communauté.

- Le deuxième introduit le principe de la liberté sur les liaisons aériennes intracommunautaires dès lors que celles-ci ne sont pas poursuivies vers un pays non membre de la C.E.E. Cette liberté tarifaire est toutefois assortie de clauses de sauvegarde laissant, dans certaines circonstances (tarifs trop élevés ou trop bas), aux Etats la possibilité d'intervenir sous le contrôle de la Commission.

- Le troisième règlement arrête les modalités de libéralisation de l'ensemble des services aériens intracommunautaires (5ème liberté, cabotage consécutif, cabotage pur...), une période de transition s'achevant le 1er avril 1997 étant prévue pour la mise en oeuvre de ces nouvelles règles.

Votre commission se félicite de l'adoption de ce délai qui évite une ouverture brutale de l'ensemble du secteur à la concurrence de droit commun et permet une adaptation progressive aux nouvelles règles commerciales.

2. La dénonciation de l'accord bilatéral franco-américain de 1946

L'accord aérien franco-américain du 27 mars 1946 donne à la partie américaine des droits très importants tant en ce qui concerne les possibilités de desserte entre les deux pays, qu'entre la France et d'autres pays, alors que la partie française ne dispose en contrepartie que d'opportunités limitées.

En outre, l'Accord ne limite pas le nombre de compagnies aériennes américaines qui peuvent opérer entre les deux pays, ni les capacités qu'elles peuvent mettre en oeuvre.

Jusqu'en 1984 ce déséquilibre juridique n'entraînait pas de conséquences économiques préjudiciables. Seules Pan Am et T.W.A. qui ne disposaient pas de réseau intérieur en vertu de la législation américaine se mesuraient avec Air France au-dessus de l'Atlantique Nord.

La déréglementation américaine a tout changé. Des compagnies exclusivement domestiques ont commencé à développer leur activité internationale. Le nombre de transporteurs américains est ainsi passé de 2 en 1984 à 8 aujourd'hui et dans le même temps la part du pavillon américain dans l'offre globale entre les deux pays progressait de 46 % en 1982 à près de 70 % en 1991.

Cet afflux s'est traduit par un effondrement concomittant des parts de marché du pavillon français sur les lignes France/Etats-Unis (54 % en 1982 à 30 % en 1991).

Devant cette évolution défavorable aux ailes françaises et compte tenu des projets des compagnies américaines pour la saison d'été 1992 -dont la mise en oeuvre aurait entraîné une augmentation de 50 % de leurs capacités- les autorités françaises ont été conduites à demander, au printemps dernier, aux instances américaines compétentes d'amender l'Accord aérien de 1946 de manière à permettre une croissance équilibrée et maîtrisée des relations aériennes entre les deux pays.

Les Etats-Unis s'étant refusé à tout amendement, le Gouvernement français a été amené à dénoncer l'Accord aérien le 4 mai 1992.

En outre et afin de faire cesser la polémique qui s'était développée sur les programmes d'été des compagnies américaines, il a été décidé d'accepter la dernière proposition faite par leur autorité de

tutelle, à savoir une progression limitée à 30 % des capacités offertes antérieurement.

Les deux parties disposent d'une période d'un an, pendant laquelle l'Accord aérien reste en vigueur, pour négocier le nouveau cadre juridique dans lequel s'inscriront à partir de l'été 1993 leurs relations aériennes.

Les négociations suspendues ces derniers mois en raison des élections présidentielles américaines devraient reprendre prochainement.

Cette négociation est vitale pour Air France qui réalise 21 % de son trafic passagers et 31 % de son trafic fret sur le marché américain.

III. L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE AÉRIEN

A. DES TENDANCES PRÉOCCUPANTES

Le développement de la concurrence et la politique de libéralisation du transport aérien se traduisent par une diminution de la taille moyenne des avions et l'augmentation de la fréquence des vols. Depuis 1985, le nombre de mouvements contrôlés croît plus rapidement que celui des passagers transportés. Ainsi, le nombre de vols contrôlés par les services de la navigation aérienne en France est passé de 1,06 millions en 1985 à 1,60 million en 1991, progressant de 50,4 % en six ans.

Ce phénomène n'est pas propre à la France. Ainsi selon l'Organisation de l'aviation civile internationale, le trafic mondial exprimé en passagers a baissé de 4 % en 1991 mais a progressé de 3 % en nombre de mouvements d'avions.

Cependant, en raison de sa position géographique, notre pays traite 40 % des vols européens et la moitié des vols contrôlés sur le continent européen traverse l'espace aérien national.

Les conséquences de cette situation ne passent pas inaperçues pour les passagers : les attentes au sol se multiplient et la régularité du trafic se dégrade de façon manifeste, ainsi que le souligne le tableau ci-après.

NOMBRE DE VOLS RETARDÉS DE PLUS DE 10 MINUTES AU DÉPART DES AÉRODROMES FRANÇAIS

1986	1987	1988	1989	1990	1991
3.009	11.254	23.354	29.911	96.672	104.354

Certes 28 % de ces retards sont dus à des causes d'origine étrangères mais 72 % d'entre eux sont imputables au système français.

Il n'en demeure pas moins qu'une des sources principales du problème réside dans l'insuffisante harmonisation des règles de gestion de l'espace aérien européen : en Europe, le contrôle aérien s'exerce par l'intermédiaire de 42 centres dotés souvent de matériels informatiques incompatibles alors que 22 suffisent aux Etats-Unis pour gérer un trafic trois fois plus important et un territoire deux fois plus étendu.

C'est d'ailleurs selon votre rapporteur un paradoxe qui se doit d'être souligné : là où on n'a peu ou pas besoin de la C.E.E. , elle intervient à l'excès (affaire De Havilland, obligation faite à Air France de céder sa participation dans TAT...) ; là où on en aurait le plus besoin (politique industrielle commune, gestion de l'espace aérien...), elle est presque inopérante.

Les améliorations, périodiquement annoncées, se font toujours attendre, tant les pesanteurs administratives nationales et européennes sont lourdes et rendent difficiles une amélioration de la situation. De ce fait, l'organisme de gestion du contrôle du trafic en Europe, exploité par Eurocontrol, qui devrait en principe être opérationnel en mai 1994, tarde à se mettre en place.

La persistance de cette situation coûte cher aux compagnies aériennes (500 millions de francs pour le seul groupe Air France) et apparaît, si des solutions ne sont pas rapidement apportées, de nature à remettre en cause de larges pans du mouvement de libéralisation du transport aérien impulsé par la C.E.E.

B. LES SOLUTIONS PRÉCONISÉES PAR LE RAPPORT INCHAUSPÉ

Dans un rapport qu'il a déposé en juin 1992 au nom de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale, M. Michel INCHAUSPÉ, Député des Pyrénées-Atlantiques, avance un certain nombre de propositions pour remédier à l'encombrement aérien.

Il préconise notamment l'établissement d'une agence européenne de la navigation aérienne, une harmonisation du rythme de la déréglementation engagée par la CEE avec celui suivi pour l'intégration du contrôle de la navigation aérienne et pour l'augmentation des capacités aéroportuaires. Il souhaite également la définition dans les meilleurs délais de normes de compatibilité des systèmes de contrôle du trafic utilisés en Europe ⁽¹⁾.

M. INCHAUSPÉ considère enfin qu'il est nécessaire de privatiser l'établissement public Aéroport de Paris pour développer les capacités de traitement au sol des passagers qui, selon lui, sont *« au moins aussi essentielles que les pistes pour un bon écoulement du trafic »*.

Votre rapporteur tient d'ailleurs à souligner qu'une telle privatisation pourrait rencontrer les faveurs du public. Aéroport de Paris, qui gagnerait d'ailleurs à améliorer ses efforts d'accueil de la clientèle, a en effet annoncé un bénéfice net après impôts de 400 millions de francs pour 1991, soit 8 % de son chiffre d'affaires. Peu d'entreprises obtiennent de tels résultats dans notre pays.

(1) L'intervention le 22 juillet dernier d'une directive communautaire s'orientant en ce sens marque indéniablement un mouvement dans la bonne direction.

CHAPITRE II

La construction aéronautique

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

Ces crédits figurant au fascicule «*Transports*» enregistrent une diminution apparente de 86 % qui correspond au transfert des crédits de l'Espace sur le budget du ministère de la Recherche.

A périmètre constant, les crédits de paiement (2,62 milliards de francs) progressent de 2,3 % et les autorisations de programme (2,3 milliards de francs) sont reconduites en francs courants.

A l'intérieur de cette enveloppe globale les aides accordées aux programmes aéronautiques civils s'élèvent à 2,26 milliards de francs en crédits de paiement (+ 1,7 %) et à 2,25 milliards en autorisations de programme (+ 1,4 %). Ces aides prennent le plus souvent la forme d'avances remboursables consenties aux constructeurs d'avions civils ou de moteurs d'avion. Elle se trouvent d'ailleurs, en 1993, presque entièrement compensées par les remboursements d'avances consenties antérieurement, puisque les remboursements à effectuer, par les constructeurs, au cours de l'exercice atteignent près de deux milliards de francs.

Ces aides, presque neutres au plan budgétaire, permettront principalement de financer :

- l'achèvement du moteur C.F.M. 56-5 C2 développé par la SNECMA en association avec General Electric pour équiper l'Airbus A 340 (208 millions de francs en autorisations de programme et 246 millions en crédits de paiement soit 60 % des dépenses de la SNECMA) ;

- la poursuite de la réalisation dans les mêmes conditions du moteur GE 90 qui devrait être notamment installé sur le Boeing 777 (620 millions de francs en autorisations de programme et 600 millions en crédits de paiement) ;

- le déroulement des programmes Airbus A 330/A 340 (838 millions de francs en autorisations de programme et 882 millions de francs en crédits de paiement).

II. LA SITUATION DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE

A. L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE COMMENCE À SUBIR LES CONTRECOUPS DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR SA CLIENTÈLE

Certes, en dépit des difficultés financières que connaissent leurs clients, les principaux avionneurs et motoristes mondiaux ont enregistré, en 1991, des résultats en progression.

Le tableau ci-après en témoigne : la plupart d'entre eux ont pu réaliser une hausse notable de leur chiffre d'affaires et afficher un résultat positif. Aussi Airbus Industrie a plus que doublé son bénéfice en 1991, Boeing a vu ses excédents d'exploitation augmenter de 13 % tandis que ceux de Mc Donnell Douglas ont progressé de 38 %.

De même, il ne faut pas oublier que le consortium Airbus a encore 900 appareils en commande soit presque autant que le nombre d'Airbus en service.

Résultats des principales sociétés du secteur aérospatial en 1991
(Classement par chiffre d'affaires)

Société/Groupe	Chiffre d'affaires (1)	Variation 80/91 (en %)	Résultat net (1)	Effectifs
BOEING	168	6	9,2	160.000
MAC DONNEL DOUGLAS	105	15	2,4	109.100
BAE (Civil/Défense)	59		Def: 5,5/Civ: - 0,5	770.300
LOCKHEED	56	- 2		72.300
AEROSPATIALE	48,6	16	0,21	33.500
GENERAL ELECTRIC (Aircraft engines)	45	3		35.800
DASA	42	- 1,5	0,17	60.000
PRATT & WHITNEY	41,2	- 2	1,7	32.600
ROOIS-ROYCE	34,4	4	0,5	33.000
ALIENA	23	15	0,27	30.000
BOMBARDIER	14,6	7	0,8	30.000
SNECMA	14,4	2,5	0,08	14.000
DASSAULT AVIATION	14,3	- 16	0,14	12.100
FOKKER	11,4	19	0,26	12.600
CASA	5,2	- 10	- 0,54	9.500
SAAB AIRCRAFT	4,8			6.700
EMBRAER	2,3	- 47	- 1,3	8.200

(1) en milliards de francs

Cependant, jusqu'à présent ces industriels n'ont pas encore intégralement ressenti les effets de la crise du transport aérien.

En effet, la baisse de 60 % des commandes d'avions commerciaux couplée à la chute de 30 % des commandes de pièces de rechange risque de peser sur les années à venir et ce d'autant plus

que la diminution des dépenses militaires pénalise déjà les sociétés de construction aéronautique.

Les commandes mondiales d'avions civils sont passées de 1.190 unités en 1990 à 438 en 1991 et la tendance se confirme au premier semestre 1992 puisque 200 nouvelles commandes seulement ont été annoncées.

En 1991, le groupe Aérospatiale a vu ses prises de commandes chuter de 55 à 35 milliards de francs ; la SNECMA a enregistré un recul de 30 %, de 10,5 à 7,3 milliards de francs. Les prises de commandes chez Dassault sont en retrait de 25 %, passant de 16 milliards de francs en 1990 à 12 milliards.

Au premier semestre 1992, la SNECMA a enregistré un déficit de 302 millions de francs.

Dans ce contexte difficile, Airbus Industrie a su toutefois préserver son rang de deuxième constructeur mondial en remportant 101 nouvelles commandes en 1991 (contre 404 en 1990) et déjà 76 au 1er août 1992 (dont 50 A 320 vendus à United Airlines).

Trois indicateurs sont tout particulièrement significatifs de la morosité des orientations de la branche d'activité :

① Une réduction généralisée des effectifs

Pour l'année 1991, plus de 100.000 suppressions d'emplois ont été annoncées au niveau mondial, Aérospatiale en prévoyant pour sa part 1.150 à l'horizon 1993.

② Un ralentissement des cadences de production

Airbus Industrie a été contraint de programmer une baisse des cadences de production de l'A 320 de 10 appareils par mois actuellement à huit en 1993. Celle du Boeing 737 devrait passer quant à elle de 21 appareils par mois à 14 en 1994.

③ Un renforcement de la concurrence qui se traduit évidemment par une baisse des prix mais aussi par des recherches d'alliances, notamment pour la conquête du marché asiatique, la récente tentative de Mc Donnell Douglas pour s'associer avec Taiwan Aerospace étant une illustration de cette tendance.

B. LA SITUATION D'AIRBUS INDUSTRIE

Au 1er juillet 1992, ce sont 892 appareils Airbus qui se trouvaient en service dans le monde. Plus précisément, les 85 compagnies aériennes et les sociétés de leasing les utilisant détenaient :

- 369 Airbus A 300,

- 210 Airbus A 310,

- 313 Airbus A 320.

Ainsi que cela a été signalé précédemment l'année 1991 a été fructueuse pour le consortium même si l'horizon tend quelque peu à être assombri par les turbulences que traverse actuellement l'industrie du transport aérien.

En 1991, Airbus Industrie a dégagé un excédent comptable de 266 millions de dollars à comparer aux 109 millions de dollars l'année précédente. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 7,4 milliards de dollars contre 4,6 milliards de dollars en 1990.

Les livraisons, en forte augmentation, ont atteint 163 appareils au lieu de 95 l'année précédente.

Cette évolution confirme l'amélioration constatée depuis 1987 dans les comptes du G.I.E. Le résultat s'est ainsi redressé régulièrement passant en pourcentage du chiffre d'affaires de - 21 % en 1987 à - 16 % en 1988, - 3,4 % en 1989, 2 % en 1990 et 3,5 % en 1991.

Cette tendance est le fruit des efforts conduits depuis plusieurs années par le groupement et ses partenaires pour redresser une situation financière alors fortement déficitaire.

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

Le taux du dollar réel ou garanti par les couvertures de change joue, ainsi que votre commission pour avis l'a déjà souligné dans le passé, un rôle décisif dans le niveau du résultat final.

Au 30 juin 1992 Airbus employait 1640 personnes, dont 979 en propre et 661 détachées par les partenaires.

Les personnels recrutés par Airbus Industrie sont essentiellement de nationalité française.

Pour la deuxième catégorie, la répartition par nationalité a tendance à se rapprocher du chiffre des parts détenues par chaque partenaire au sein du groupement. De façon plus précise, 41 % des personnels détachés au sein du G.I.E. sont de nationalité française, 40 % de nationalité allemande, 17 % britannique et 2 % espagnole.

Indépendamment des emplois créés par le consortium européen, la vente des différents appareils de la gamme est une source importante de recettes pour l'industrie française. Il est apparu intéressant à votre rapporteur d'en indiquer le montant pour chaque type d'avion dans le tableau suivant :

**EVALUATION DE LA PART FRANÇAISE DANS LES VENTES
D'APPAREILS AIRBUS**

Type d'appareil (1)	Capacité en aménagement 2 classes	Prix catalogue (2)	Part française (2)
A 320 - 200 (C.F.M.)	150	39,5	16,3
A 320 - 200 (I.A.E.)	150	39,5	10,8
A 321 (C.F.M.)	186	46,0	18,9
A 321 (I.A.E.)	186	46,0	12,7
A 310 - 300 (G.E.)	220	67,9	21,1
A 310 - 300 (P.W.)	220	67,9	19,5
A 300 - 600 R (G.E.)	273	77,5	24,5
A 300 - 600 R (P.W.)	273	77,5	22,8
A 330 - 300 (G.E.)	335	94,8	32,5
A 330 - 300 (R.R.)	335	94,8	29,0
A 330 - 300 (P.W.)	335	94,8	28,6
A 340 - 200 (C.F.M.)	304	96,8	39,8
A 340 - 300 (C.F.M.)	335	101,4	41,6

(1) Entre parenthèses, se trouve indiqué le type de moteur pouvant selon les cas équiper les appareils, les C.F.M. étant des moteurs fabriqués en coopération par la SNECMA et General Electric.

(2) En millions de dollars (cours estimé 1992).

III. L'ACCORD PASSÉ AU SEIN DU GATT

L'accord passé en juillet 1992 au sein du GATT entre la CEE et les Etats-Unis a mis fin au contentieux qui opposait, depuis plusieurs années, les deux grandes puissances aéronautiques à propos du financement des programmes Airbus (par subventions en R.F.A., par avances remboursables en France).

Depuis le début des succès emportés par Airbus face à Boeing, cela faisait plus de dix ans que le problème des subventions publiques était une source de discorde entre l'Europe et les Etats-Unis.

L'administration américaine chiffrait à 27 milliards de dollars, sur une période de vingt ans, les subventions déguisées accordées par les différents gouvernements européens au consortium Airbus. De leur côté, les européens répliquaient que ces aides n'avaient pas excédé 10 milliards de dollars et que l'industrie aéronautique américaine avait, elle aussi, bénéficié de quelque 287 milliards de dollars de subventions cachées, par le biais des contrats de recherche militaire.

L'accord conclu prévoit que les aides publiques seront strictement plafonnées à 25 % des coûts globaux des programmes dans l'aéronautique civile. Il sera notamment interdit aux gouvernements de subventionner à fonds perdus la construction de futurs avions de transport de plus de 100 places. En ce qui concerne les aides indirectes, telles que les financements provenant de programmes militaires ou spatiaux, le nouvel accord les plafonne à 3 % du chiffre d'affaires du secteur aéronautique et à 4 % de l'activité de chaque constructeur. Enfin, aux Etats-Unis comme en Europe, les gouvernements devront faire de davantage de transparence dans les soutiens à leurs constructeurs respectifs.

La plupart des observateurs considère cet arrangement comme satisfaisant pour la partie européenne et ce d'autant plus que :

- les Etats conservent la possibilité de souscrire aux augmentations des sociétés de construction aéronautique ;

- le financement actuel des programmes en cours n'est pas remis en cause.

*

* *

Lors de l'examen par la Commission des Affaires économiques et du Plan des crédits relatifs à l'Aviation civile et aux Transports aériens figurant au projet de loi de finances pour 1993, le rapporteur pour avis a estimé, à titre personnel, que ces crédits auraient pu faire l'objet d'un avis défavorable pour ce qui concerne le budget annexe de l'Aviation civile et d'un avis favorable pour ce qui concerne les crédits relatifs aux Transports aériens.

Toutefois, la commission a pris la décision de principe de ne pas exprimer d'avis sur les crédits budgétaires inscrits dans la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1993, compte tenu des conditions particulières de sa discussion.

ANNEXES

A N N E X E I

Le 15 novembre 1992

**A PROPOS DU TRAITEMENT DONT BENEFICIE BRITISH AIRWAYS
DE LA PART DE BRUXELLES DANS LES AFFAIRES DAN AIR, TAT ET USAIR.**

Le Président du Groupe Air France, M. Bernard Attali, a adressé, le 9 novembre, une lettre de protestation à Sir Leon Brittan, Commissaire en charge de la concurrence à la Commission Européenne, à propos du traitement réservé à British Airways à l'occasion de ses accords avec Dan Air, TAT et USAir.

Le 23 octobre, en effet, British Airways annonçait la reprise de la compagnie Dan Air, l'un de ses principaux concurrents britanniques. Cette reprise se traduira, notamment, par une position dominante de British Airways à l'aéroport de Gatwick où elle disposera de plus de 60 % des créneaux horaires. Pourtant, dès le 30 octobre, la Direction générale de la concurrence faisait savoir qu'elle n'émettait aucune objection à cette reprise.

Le 24 septembre, British Airways annonçait son entrée à hauteur de 49,9 % dans le capital de la compagnie française TAT, deux ans après qu'Air France ait été priée d'en sortir, sans possibilité d'y revenir avant quatre ans. L'accord prévoit, en outre, la reprise de la totalité du capital par British Airways d'ici le 1er avril 1997. Le 3 novembre, la Direction générale de la concurrence annonçait l'ouverture d'une enquête, sans pour autant que cette procédure -comme cela avait été le cas pendant 9 mois pour l'examen du regroupement d'Air France, d'UTA et d'Air Inter- semble empêcher les intéressés d'aller de l'avant dans la mise en oeuvre concrète de leur regroupement.

Le 21 juillet, enfin, British Airways annonçait la signature avec la compagnie américaine USAir d'un accord de prise de contrôle de fait de cette compagnie. La Direction générale de la concurrence n'a pas jugé nécessaire de s'interroger sur cette opération alors que dans d'autres affaires (Havilland notamment) le caractère extracommunautaire de l'opération n'avait en rien retenu la Direction de la concurrence d'intervenir.

De ce fait, force est de constater que British Airways, déjà protégée sur l'Atlantique Nord par l'accord aérien anglo-américain, a systématiquement échappé à l'examen par les instances européennes de sa position dominante, malgré sa fusion avec British Caledonian, son accord avec USAir, sa reprise de Dan Air et de TAT.

Air France, par contre, a dû négocier pendant de longs mois et consentir d'importantes concessions à chaque fois qu'elle a voulu procéder à des opérations de rapprochement : ce fut en particulier le cas avec UTA en janvier 1990, et Sabena, en avril 1992.

La reprise de Dan Air par British Airways peut s'examiner sous l'angle du "réglement des concentrations" ou sous celui de "l'abus de position dominante". En moins d'une semaine, la Direction générale de la concurrence de la Commission Européenne a choisi de l'examiner sous celui du "réglement des concentrations", puis a conclu, sans examen approfondi, que le chiffre d'affaires annuel de Dan Air était inférieur au seuil de 250 millions d'écus à partir duquel une opération est examinée par la Commission.

Pourtant le chiffre d'affaires de Dan Air (325 millions de livres en 1991 selon British Airways, soit environ 460 millions d'écus) dépasse largement le seuil invoqué. C'est par un artifice -l'exclusion de l'activité charter et de l'exploitation de quelques lignes régulières déclarées non reprises- que le chiffre d'affaires pris en compte a été abaissé en deçà du seuil. En réalité, rien n'interdira à British Airways d'assurer ultérieurement avec la flotte de Dan Air des vols charters ou d'exploiter les lignes régulières dites non reprises.

Air France soutient que le calcul du chiffre d'affaires réalisé dans la Communauté par l'entreprise objet d'une acquisition doit s'opérer en se plaçant à la date de l'acquisition et non pas à une date ultérieure lorsqu'un éventuel découpage -ou dépeçage- serait effectué par l'entreprise absorbante.

Dans le cas de l'acquisition par British Airways de Dan Air, aucune partie de cette entreprise -en l'occurrence sa division charter- n'est restée étrangère à la reprise puisque cette division charter ne subsiste pas sous la forme d'une entité juridique indépendante, ni ne se trouve être acquise par une autre entreprise. Les opérations charter sont donc à calculer dans le chiffre d'affaires réalisé par Dan Air à la date de l'acquisition. Cela a d'ailleurs été le cas pour les opérations Air France/UTA ou Air France/Sabena : on voit mal pourquoi il en serait autrement dans le cas d'espèce.

Par ailleurs, la Direction générale de la concurrence aurait tout à fait la possibilité d'examiner ce dossier, comme elle ne s'est pas privée de le faire pour Air France, sous l'angle de l'abus de position dominante.

Dan Air dispose de 26 % des créneaux horaires de l'aéroport de Gatwick et British Airways de 30 à 35 % de ces créneaux. Il en résultera, sur un aéroport proche de la saturation et dans un ciel européen encombré, que plus de 60 % des créneaux horaires seront attribués à British Airways, sans compter ceux de TAT.

De plus l'ensemble British Airways, Dan Air, TAT assurera plus de 50 % des vols entre la Grande Bretagne et la France, avec un total monopole sur la liaison Gatwick-Charles de Gaulle.

Enfin, la fusion de British Airways et Dan Air réduira évidemment la concurrence sur une quinzaine de lignes européennes que les deux compagnies exploitaient en double.

Pour ces motifs, le Groupe Air France demande un nouvel examen de cette affaire, tant au niveau du seuil de chiffre d'affaires pour l'application du règlement sur les concentrations, qu'en ce qui concerne l'abus de position dominante.

*

Cette position dominante de British Airways sera renforcée par son entrée dans le capital de TAT, qui doit à l'évidence s'interpréter comme une prise de contrôle de fait.

Le Groupe Air France comprend mal qu'après avoir été forcé de se retirer du capital de TAT au motif qu'il convenait de favoriser, sur le marché français, le développement de la concurrence de petites compagnies face à Air France, le principal concurrent européen d'Air France soit autorisé, sans plus d'examen, à prendre sa place. On voit mal la cohérence avec les impératifs de concurrence évoqués à l'époque de l'Accord du 30 octobre 1990 à l'occasion du regroupement d'Air France et d'UTA. De plus, Air France ne contrôlait pas TAT, contrairement à ce que British Airways envisage de faire de notoriété publique.

Par ailleurs, TAT exploite déjà des liaisons régulières entre Paris, Londres, Milan, Munich et Copenhague. Elle dispose de droits sur Rome, Genève et Stockholm qu'elle prévoit d'exploiter dans un avenir proche. Ces liaisons s'ajoutent à celles exploitées en propre par British Airways, à celles exploitées avec la compagnie Brymon Airways et à celles dont elle pourrait hériter suite à son accord avec Dan Air.

Enfin TAT exploite des liaisons intérieures françaises entre Paris, Marseille, Toulouse, Figari, Metz, Nancy, Chambéry, Rodez, Annecy, La Rochelle, Launon, Castres, Lille, Brive, Albi et Aurillac, ainsi que 19 liaisons transversales. Il en résultera pour British Airways, indirectement, la possibilité d'exploiter des liaisons de cabotage non consécutif, ce qu'elle ne pouvait faire en propre. Ces dessertes, de plus, seront assurées avec pour premier souci l'alimentation de ses vols internationaux.

Autant de motifs qui recommanderaient un examen particulièrement attentif par la Commission Européenne de cet accord, examen qui devrait prendre en compte la situation de concurrence nouvelle résultant de la reprise de Dan Air, mais aussi, sans doute, de l'accord conclu avec USAir.

*

Dans ces conditions, le Groupe Air France a fait savoir à la Direction générale de la concurrence de la Commission Européenne qu'il faisait les plus expresses réserves sur toute cette affaire et ses conséquences juridiques à tous niveaux. Il se réserve également le droit d'invoquer, pour ce qui le concerne, la clause de révision de l'Accord conclu en octobre 1990 entre la Commission, le Gouvernement Français et Air France à l'occasion du regroupement d'Air France et d'UTA. En effet, si les opérations Dan Air et TAT devaient se réaliser telles qu'annoncées, il pourrait en résulter des modifications imprévues du marché, justifiant pour le Groupe Air France la révision de certains des engagements contractés en octobre 1990.

Le Président d'Air France a demandé à être reçu par le Commissaire à la concurrence, Sir Leon Brittan, sur l'ensemble de cette affaire.

ANNEXE 2

TRANSPORTEURS REGIONAUX FRANCAIS
ELEMENTS GENERAUX (année 1991)

COMPAGNIES	EFFECTIFS (au 31/12/91)		FLOTTE (30/6/92) NB D'AVIONS total (dont + 20 sièges)	LIGNES EXPLOITEES		TRAFIC 1991 réseau propre	
	total	P.N.		en 1991	1er sem 1992	(000)	C.R.
a -							
TAT	1720	649	40 (39)	61	64	798	50%
AIR LITTORAL	806	301	28 (22)	55	46	465	37%
BRIT AIR	380	197	20 (17)	19	19	177	45%
CCM	157	80	5 (5)	7	7	489	nc
AIR VENDEE (3)	71	28	10 (2)	18	0	60	39%
AIRLEC (3)	41	25	17	4	0	19	43%
REGIONAL (3)	(79)	(51)			25		
FLANDRE AIR	65	35	11	6	7	21	47%
AIR ATLANTIQUE	29	16	5	3	4	18	47%
KYRNAIR	22	8	5	6	5	23	51%
FINIST'AIR	11	5	5	2	2	11	49%
HEXAIR	9	4	1	1	1	3	nc
b -							
AIR JET	140	49	6 (6)	1	0	14	36%
AIR EXEL (2)	46	27	2 (2)	1	0	18	47%
ALSAVIA (1)	32	16	5	0	1	0	
AIGLE AZUR	38	11	9 (1)	3	4	8	31%
A.T.P.	42	16	7	4	2	17	40%
S.A.R.	10	8	5	1	1	6	64%
ALSAIR	12	6	4	1	1	1	57%
PROTEUS A.S.	17	8	5	3	4	6	24%
T.A.C.	11	5	4	1	2	2	27%
DRAKK'AIR	8	4	0	1	0	1	nc
TOTAL	3667	1498	194 (94)	198	195	2159	
Total, hors CCM	3510	1418	189 (89)	191	188	1670	44%

a- sociétés dont l'activité principale est l'exploitation de lignes régulières

b- sociétés dont l'activité principale est le transport à la demande

-
- (1) compagnies n'exploitant pas de lignes régulières en 1991
(2) compagnies n'exploitant plus de lignes régulières en 1992
(3) l'activité régulière d'AIR VENDEE et d'AIRLEC a été reprise au début de 1992 par la compagnie REGIONAL, créée à cet effet.

C.R. : coefficient moyen de remplissage (% du nombre total de sièges offerts)

ANNEXE 3

TRANSPORTEURS REGIONAUX FRANCAIS ELEMENTS FINANCIERS (année 1991)
--

- données exprimées en millions de francs

COMPAGNIES	CHIFFRE D'AFFAIRES			Subv.	RESULTATS	
	Total	Transport	Lignes		Exploit.	Net
a-						
T.A.T.	2420.7	1705.5	720.0	40.4	149.0	30.4
AIR LITTORAL (1)	560.1	560.1	495.1	17.5	-343.3	-174.3
BRIT AIR	401.5	386.0	200.6	0.0	-6.0	.3
CCM	159.5	159.5	159.5	64.5	19.2	4.5
AIR VENDEE	79.7	77.3	77.3	10.3	-7.8	-6.7
AIRLEC	87.2	79.0	18.8	1.3	-9.0	-10.4
REGIONAL (a)						
FLANDRE AIR (2)	36.3	28.0	15.4	.8	.1	-.2
AIR ATLANTIQUE (3)	21.1	21.0	19.8	.0	-2.5	-1.8
KYRNAIR	10.4	9.4	8.1	4.2	-.9	-1.3
FINIST'AIR	3.7	3.3	3.2	3.2	0.0	0.0
HEX'AIR	3.2	3.2	2.9	1.8	-.0	.0
b -						
AIR JET (4)	141.9	139.0	4.3	0.0	-1.2	-2.1
AIR EXEL (b)	52.6	52.0	17.0	1.7	-15.6	-10.6
ALSAVIA (d)	40.7	40.0	0.0	.2	-1.3	-1.1
AIGLE AZUR	29.0	25.0	6.7	2.7	-14.1	-17.6
A.T.P. (5)	27.5	22.9	13.5	3.3	-.0	-.5
S.A.R. (c)	25.4	23.0	4.4	1.2	-2.0	-2.8
ALSAIR	14.5	13.5	1.4	0.0	.6	.2
PROTEUS A.S.	10.5	10.0	5.2	8.6	.1	.3
T.A.C. (6)	6.5	6.5	1.6	2.3	.2	.0
DRAKKAIR (*) (e)	nc	nc	.6	.3	-2.5	-2.5
TOTAL	4132.0	3365.2	1775.3	164.2	-236.9	-196.1
Total, hors CCM	3972.5	3205.7	1615.8	99.7	-256.1	-200.6

a- compagnies dont l'activité principale est l'exploitation de lignes régulières

b- compagnies dont l'activité principale est le transport à la demande.

-
- (1) AIR LITTORAL: exercice clos le 31 mars 1992 (15 mois)
 - (2) FLANDRE AIR: comptes au 31 août 1991
 - (3) AIR ATLANTIQUE: exercice clos le 30 juin 1991 (15 mois)
 - (4) AIR JET: comptes au 31 mars 1992
 - (5) A.T.P.: comptes au 28 février 1992
 - (6) T.A.C.: comptes au 30 juin 1991

(a) REGIONAL: compagnie créée en décembre 1991 par AIRLEC et AIR VENDEE en vue reprendre leur activité "lignes régulières".

(b) AIR EXEL: compagnie placée en liquidation judiciaire en août 1992.

(c) S.A.R.: compagnie ayant fait l'objet d'une cession en juillet 1992.

(d) ALSAVIA: compagnie n'exploitant pas de lignes régulières en 1991.

(e) DRAKKAIR: compagnie placée en redressement judiciaire en février 1992.

(*) données estimées

nc : non communiqué