

N° 91

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 1999.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2000, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIX

AVIATION CIVILE

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Louis Moinard, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Xavier Dugoin, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Edmond Lauret, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislas Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Henri Weber.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 1805, 1861 à 1866 et T.A. 370.

Sénat : 88 et 89 (annexe n° 25) (1999-2000).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
CHAPITRE I^{ER} - LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE	6
I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (BAAC)	7
A. LES CRÉDITS	7
B. PRINCIPALES ÉVOLUTIONS	10
1. <i>L'évolution des recettes</i>	10
2. <i>Les dépenses</i>	12
II. LE FONDS D'INTERVENTION POUR LES AÉROPORTS ET LE TRANSPORT AÉRIEN (FIATA)	13
A. BILAN DU SOUTIEN DES DESSERTES AÉRIENNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	13
1. <i>Les liaisons aidées</i>	13
2. <i>Bilan financier</i>	14
B. L'ÉLARGISSEMENT DES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ APRÈS LE RAPPORT MARTRE	15
III. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT AU FASCICULE « TRANSPORTS »	16
CHAPITRE II - LE TRANSPORT AÉRIEN	ERREUR! SIGNE'
I. CROISSANCE ET ALLIANCES, DEUX TENDANCES LOURDES DU SECTEUR AÉRIEN	21
A. UNE CROISSANCE MONDIALE TOUJOURS SOUTENUE	21
1. <i>Les résultats mondiaux du transport aérien</i>	21
2. <i>Le problème des retards liés à l'accroissement du trafic</i>	23
B. LA CONSOLIDATION DES ALLIANCES STRATÉGIQUES : VERS LA FIN DE L'ISOLEMENT FRANÇAIS ?	27
1. <i>L'alliance stratégique, modèle d'organisation du transport aérien</i>	27
2. <i>La fin de l'isolement français ?</i>	29
II. LES AILES FRANÇAISES	31
A. LE GROUPE AIR FRANCE	31
1. <i>Un pas dans la bonne direction : l'ouverture du capital</i>	31
2. <i>Des résultats financiers satisfaisants</i>	31
B. L'ESSOR DES COMPAGNIES PRIVÉES	32
1. <i>L'activité des transporteurs régionaux</i>	32
a) <i>Les transporteurs régionaux</i>	32

b) Les autres compagnies françaises	34
2. <i>La vente d'AOM par le consortium de réalisation du Crédit lyonnais</i>	35
a) Présentation de la compagnie AOM Minerve SA	35
b) Le déroulement de la procédure	37
CHAPITRE III - LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES	39
I. LA SITUATION DES AÉROPORTS	39
A. L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE.....	39
1. <i>Le trafic</i>	39
a) Les aéroports parisiens	39
b) Les aéroports de province	46
2. <i>Les résultats financiers et les perspectives d'extension des principaux aéroports</i>	47
a) Le chiffre d'affaires et les résultats d'Aéroports de Paris.....	47
b) Les principaux investissements de capacité des infrastructures aéroportuaires parisiennes.....	49
c) Les aménagements réalisés sur les autres aéroports	50
B. DEUX DÉFIS POUR LES PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES : LA LIBÉRALISATION DE L'ASSISTANCE EN ESCALE ET LA SUPPRESSION DU DUTY-FREE INTRACOMMUNAUTAIRE.....	52
1. <i>La libéralisation de l'assistance en escale</i>	52
2. <i>La suppression des ventes hors taxes intra-communautaires</i>	53
II. LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE	57
A. L'ABANDON DU PROJET DE SPÉCIALISATION DE L'AÉROPORT D'ORLY.....	57
1. <i>La problématique : un aéroport saturé en nombre de mouvements</i>	57
2. <i>Les solutions proposées par le Gouvernement pour assurer l'avenir d'Orly</i>	59
B. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES	60
1. <i>Le bruit, principale pollution du monde moderne</i>	60
a) Quelques explications sur les origines du bruit des avions	61
b) Des progrès importants réalisés depuis 20 ans	61
2. <i>La mise en place de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires</i>	64
3. <i>Les modifications du droit de l'urbanisme au voisinage des aéroports introduites à l'initiative du Sénat</i>	65
a) La nécessité de mieux informer les riverains	65
b) Le souhait de doter l'Etat de moyens d'action adaptés.....	67
c) Les dispositions finalement retenues dans la loi du 12 juillet 1999.....	67
4. <i>L'affectation de la taxe générale sur les activités polluantes au financement de la sécurité sociale : une confiscation de la taxe bruit ?</i>	68
a) Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements riverains des aéroports	68
b) De la « taxe bruit » au financement de la sécurité sociale par la TGAP.....	69
C. VERS L'ANNONCE DE LA CONSTRUCTION DU TROISIÈME AÉROPORT EN RÉGION PARISIENNE ?	70
CHAPITRE IV - LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE	71
I. LA CONSTITUTION D'UN PÔLE AÉRONAUTIQUE FRANÇAIS : AÉROSPATIALE-MATRA HAUTES TECHNOLOGIES	71

II. LES MUTATIONS DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE : UN PROCESSUS RELANCÉ	74
A. UNE INDUSTRIE EUROPÉENNE MORCELLÉE	74
1. <i>Des handicaps structurels</i>	74
2. <i>Un secteur fragmenté</i>	75
3. <i>Les atouts américains</i>	76
B. LA TENTATIVE DE CONSTITUTION D'UNE ENTREPRISE AÉRONAUTIQUE UNIQUE EN EUROPE	77
1. <i>L'appel des chefs d'Etat et de Gouvernements</i>	77
2. <i>Les « hésitations stratégiques » de nos partenaires</i>	79
3. <i>La fusion Aérospatiale-Matra-Dasa</i>	80
4. <i>La relance du processus de transformation d'Airbus en société de plein exercice</i>	81

Mesdames, Messieurs

La discussion budgétaire de l'automne dernier s'ouvrait sous de bien mauvais auspices pour les acteurs français de l'aviation civile et du transport aérien. Outre une réforme de dernière minute du financement du budget annexe de l'aviation civile -qui s'avérait en outre, dans sa première version, très pénalisante pour les petites plates-formes aéroportuaires- notre pays était tenu à l'écart des processus de rapprochements et d'alliances internationaux à l'œuvre, tant pour les compagnies que dans la construction aéronautique. Nos champions nationaux, encore dans le giron de la sphère publique, étaient dangereusement exclus des grandes manoeuvres qui allaient dessiner l'avenir de ces secteurs pour les années à venir. Votre commission pour avis s'était d'ailleurs vivement inquiétée de cette marginalisation française.

Un an après, la situation a, fort heureusement, bien évolué. La privatisation partielle d'Air France et d'Aérospatiale a été le prélude à une intégration de ces deux entreprises au sein d'alliances stratégiques -plus ou moins poussées selon le cas- qui leur permettent de participer activement à la nouvelle structuration de ces secteurs d'activité.

S'agissant **des plates-formes aéroportuaires**, pour les plus grandes d'entre elles, deux défis de taille restent à relever : celui de l'ouverture à la concurrence de l'assistance en escale et de la disparition des ventes hors taxes intra-communautaires. En matière **d'environnement aéroportuaire**, votre commission pour avis souhaite la mise en place rapide de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), conformément à la volonté du législateur.

Après avoir présenté les principales évolutions des crédits budgétaires de l'aviation civile et du transport aérien pour 2000, votre rapporteur pour avis vous propose une analyse des tendances les plus récentes des trois secteurs d'activité soumis à l'examen de la commission : le transport aérien, les infrastructures aéroportuaires et la construction aéronautique.

CHAPITRE I^{ER}

LES MOYENS FINANCIERS DE L'AVIATION CIVILE

Sans s'étendre par trop longuement sur un sujet abordé de façon très complète par le rapport spécial de la Commission des finances, votre rapporteur pour avis souhaite toutefois indiquer les grandes évolutions prévues par le projet de loi de finances pour 2000 en matière de crédits destinés à l'aviation civile et au transport aérien.

Ces crédits sont répartis entre :

– **le budget annexe de l'aviation civile**, créé à compter du 1^{er} janvier 1992, qui retrace « *l'ensemble des opérations financières des services de l'aviation civile relatives à l'organisation, au contrôle et à la mise en œuvre du transport aérien et aux équipements aéroportuaires* » ;

– **un agrégat « transport aérien et météorologie »** du fascicule transport du budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement, qui concerne en réalité, s'agissant du transport aérien, les crédits budgétaires de soutien à la construction aéronautique ;

– **le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)**, compte d'affectation spéciale, qui recouvre, outre les crédits anciennement dévolus au Fonds de péréquation des transports aériens (FPTA), les dépenses de sûreté et celles relatives aux services de sécurité-incendie-sauvetage.

I. LE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (BAAC)

A. LES CRÉDITS

● Rappel sur la présentation du BAAC

Le projet de budget annexe de l'aviation civile pour 2000 présente les caractéristiques de tout budget annexe, à savoir :

– **des ressources propres**, tirées du produit de taxes et redevances affectées, ainsi que d'une subvention du budget général, complétées par des recours à l'emprunt ;

– **une présentation** différente du budget général puisqu'elle répond aux normes du plan comptable général et comporte deux sections : une section pour l'exploitation et une section pour les opérations en capital, toutes deux équilibrées.

● Les **tableaux** suivants indiquent les montants demandés par le projet de loi de finances pour 2000, sachant que la réforme, l'an passé, du financement du budget annexe rend difficile les comparaisons entre 1999 et 2000.

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

(en millions de francs)

DÉPENSES

RECETTES

INTITULÉ	Loi de finances 1999	Projet de loi de finances 2000	Evolution
----------	----------------------	--------------------------------	-----------

INTITULÉ	Loi de finances 1999	Projet de loi de finances 2000	Evolution
----------	----------------------	--------------------------------	-----------

EXPLOITATION

Dépenses d'exploitation	847,1	805,8	- 4,9 %
Subventions aéroports	79,0	0	- 100,0 %
Impôts et taxes	26,9	29,6	10,2 %
Frais judiciaires	47,8	40,0	- 16,3 %
Charges personnel	4 198,8	4 361,1	3,9 %
Organismes extérieurs	1 111,6	1 148,9	3,4 %
Charges financières	234,0	190,0	- 18,8 %
Autres charges de gestion courante	17,3 ⁽¹⁾	21,9	26,8 %
Dotations aux provisions	21,9 ⁽¹⁾	35,8	63,4 %
Autofinancement	1 172,8	1 244,9	6,2 %

Redevance de route	4 985,0	4 908,0	- 1,5 %
RSTCA Métropole	1 024,0	1 059,0	3,4 %
RSTCA Outre-Mer	104,0	107,0	2,9 %
Taxe aviation civile	1 279,5	1 258,4	- 1,7 %
Autres produits	125,8	106,8	- 15,2 %
Produits financiers	6,51	7,0	8,1 %
Reprises sur provisions	17,3 ⁽¹⁾	221,9	1 182,8 %
Subvention	215,0	210,0	- 2,3 %

TOTAL Exploitation	7 757,2	7 878,1	1,6 %
--------------------	---------	---------	-------

TOTAL Recettes	7 757,9	7 878,1	1,6 %
----------------	---------	---------	-------

CAPITAL

Remboursements d'emprunts	446,2	541,9	21,5 %
Investissements	1 683,6	1 542,7	- 8,4 %
TOTAL Capital	2 129,8	2 084,6	- 2,1 %

Autofinancement	1 172,8	1 244,9	6,2 %
Autres recettes	127,0	9,7	- 92,4 %
Emprunt	830,0	830,0	0,0 %
TOTAL Recettes	2 129,8	2 084,6	- 2,1 %

TOTAL BRUT	9 886,9	9 962,6	,8 %
------------	---------	---------	------

TOTAL BRUT	9 986,9	9 962,6	0,8 %
------------	---------	---------	-------

à déduire :

Autofinancement - 1172,8 - 1 244,9

TOTAL NET	8 714,2	8 717,7	0,04 %
-----------	---------	---------	--------

- 1 172,8 - 1 244,9

TOTAL NET	8 714,2	8 717,7	0,04 %
-----------	---------	---------	--------

⁽¹⁾ Créances douteuses et irrécouvrables et mécanisme correcteur « Route » 1998.

Au total, les fonds inscrits au budget annexe de l'aviation civile s'élèvent à **8.717 millions de francs pour 2000, en hausse de 0,04 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 1999.

B. PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

1. L'évolution des recettes

● Les tarifs de redevances de navigation aérienne.

Par rapport aux taux appliqués au 1^{er} janvier 1999, il est prévu une baisse en francs courants des taux unitaires des redevances de navigation aérienne en métropole (de l'ordre de -5,13 % pour la redevance de route et de -0,89 % pour la redevance pour services terminaux à la circulation aérienne (RSTCA)). Le produit attendu des redevances est donc en diminution de 39 millions de francs par rapport à l'année 1999. Cette donnée résulte du jeu du mécanisme correcteur. Un excédent de recette, résultant d'un trafic supérieur aux prévisions retenues lors de l'élaboration de la loi de finances, a été constaté lors de l'exercice 1998. En 2000, l'assiette des redevances a en conséquence été diminuée d'un montant égal.

● La taxe de l'aviation civile.

Concurremment avec la subvention reçue du budget général de l'Etat, le produit de la taxe de l'aviation civile (TAC) doit financer les dépenses non couvertes par les redevances qui ont pour objet d'assurer la sécurité du transport aérien et de participer, en particulier, au développement des infrastructures aéroportuaires. Les taux unitaires de la TAC sont maintenus à leur niveau de 1999 (soit 22,90 francs par passager embarqué à destination d'un Etat membre de l'Union européenne, 38,90 francs par passager embarqué vers d'autres destinations et 6 francs par tonne de fret ou de courrier), le produit attendu¹ de la TAC affectée au BAAC pour 2000 s'élève à 1,259 milliards de francs, soit 77,7 % du produit de cette taxe (le solde, soit 22,3 % étant affecté au fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA)).

¹ Ces prévisions se fondent sur une hausse du trafic passagers en 2000 de 4,5 % pour les vols à destination de l'Union européenne et de 5 % pour les vols extra-communautaires.

● **La subvention du budget général.**

Le montant prévu pour la subvention du budget général à l'aviation civile (215 millions de francs) est stabilisé par rapport à 1997, 1998 et 1999 (les montants budgétés pour 1998 et 1999 n'ont pas fait l'objet de mesures de régulation). Ce montant se répartit en 210 millions de francs pour le BAAC et **5 millions de francs pour le financement de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dont les crédits sont retracés sur la section services communs du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.**

● **Autofinancement et emprunts sont les autres ressources du budget annexe**

Rappelons que le Gouvernement avait proposé, l'an passé, une validation législative de la perception de certaines redevances, que votre Haute Assemblée avait acceptée « du bout des lèvres ».

Or, par lettre du 26 mai 1999, le Conseil d'Etat a indiqué à M. le ministre chargé des transports que, conformément à l'article 55 de la Constitution¹, **les lois de validation doivent être compatibles avec le droit de toute personne, affirmé par l'article 6-1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, à un procès équitable.**

Le texte de validation ne serait pas, aux yeux du Conseil d'Etat, compatible avec ces dispositions, ce qui empêcherait le Gouvernement de pouvoir refuser aux intéressés qui le solliciteraient, en dépit de la loi de validation, le remboursement des sommes indûment mises à la charge des compagnies aériennes.

Compte tenu des difficultés croissantes rencontrées par le BAAC et du sentiment parfois ressenti par les compagnies aériennes d'un certain « totalitarisme » de la part de l'administration concernée, votre rapporteur pour avis se demande s'il n'est pas temps d'envisager une autre organisation, tant budgétaire qu'administrative, pour l'exercice des missions de l'Etat en matière de transport aérien. Ne serait-il pas souhaitable, par exemple, de créer deux structures indépendantes afin de séparer les fonctions de régulateur de celles d'opérateur ?

¹ *Conférant aux traités et accords internationaux régulièrement ratifiés une valeur supérieure à celle des lois.*

2. Les dépenses

● Fonctionnement des services

Faisant suite à une hausse de 1,9 % en 1999, les moyens des services sont stabilisés en francs courants et à périmètre constant (BAAC + FIATA).

Les moyens mis à la disposition des organismes extérieurs augmentent de 3,3 %. Cette hausse résulte principalement de la participation de la France à l'agence Eurocontrol et des coûts des services rendus par Aéroports de Paris et Météo France.

● Budget d'équipement

Les dépenses d'investissement s'accroissent, hors construction du nouveau siège et hors dépenses de sûreté transférées sur le FIATA, de 6,5 % en autorisations de programme (+ 90,85 millions de francs) et de 4 % en crédits de paiement (+ 57,85 millions de francs).

● Dépenses de personnel

Les dépenses de personnel évoluent globalement de **3,9 % par rapport à 1999**. Une partie de cette augmentation (1,1 %) résulte des effets mécaniques des engagements pris dans le passé : incidence de la revalorisation en année pleine du point « Fonction publique », participation aux charges de pension, application de l'accord salarial fonction publique...

Le projet de budget 2000 traduit également la prise en compte des effets du protocole du 3 novembre 1997 signé entre la DGAC et les organisations syndicales. L'enveloppe du projet de budget 2000 comporte en particulier la création de **180 emplois, majoritairement techniques**, qui permettent de poursuivre les recrutements afin de pallier les départs massifs à la retraite à partir de l'an 2000, en tenant compte des délais de formation préalable.

II. LE FONDS D'INTERVENTION POUR LES AÉROPORTS ET LE TRANSPORT AÉRIEN (FIATA)

A. *BILAN DU SOUTIEN DES DESSERTES AÉRIENNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE*

La loi n° 94-1162 du 29 décembre 1994, portant loi de finances pour 1995, puis la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ont instauré un **fonds de péréquation des transports aériens**, transformé par la loi de finances pour 1999 en Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), consacré non seulement aux dessertes aériennes d'aménagement du territoire mais aussi aux dépenses de sécurité des aéroports.

Pour sa partie « dessertes aériennes », ce fonds est destiné à **subventionner des entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire**, tout en respectant les exigences posées par la réglementation communautaire.

Votre commission pour avis est particulièrement attachée à ces missions, c'est donc avec la plus grande attention qu'elle examine chaque année l'évolution des crédits qui leur sont dévolus.

1. Les liaisons aidées

Les liaisons aériennes pour lesquelles les collectivités territoriales ou les personnes publiques concernées sollicitent une compensation financière du FIATA font l'objet d'un examen par le Comité de Gestion du fonds, qui examine l'éligibilité des dossiers qui lui sont présentés.

Le FIATA peut prendre en charge **jusqu'à 80 % de la compensation financière demandée par un transporteur pour l'exploitation d'une liaison aérienne** en fonction, notamment, du fait que les obligations de service public relatives à cette liaison incluent, ou non, des obligations tarifaires. Le **complément du financement** est obligatoirement pris en charge par les collectivités territoriales et autres personnes publiques intéressées. Le service aérien correspondant fait l'objet d'une **convention de délégation de service public** signée par l'Etat, les collectivités territoriales et autres personnes publiques intéressées, et le transporteur sélectionné.

Ce sont au total une **vingtaine de liaisons** qui sont aidées en métropole¹, qu'il s'agisse de liaisons radiales (Agen-Orly ; Aurillac-Orly ; Bergerac-Orly ; Cherbourg-Orly ; Epinal-Orly ; Le Puy-Orly ; Périgueux-Orly ; St Briec-Orly...) ou transversales (Brest-Ouessant ; Castres-Lyon ; Lorient-Lyon ; St Etienne-Bordeaux, etc...).

2. Bilan financier

Le taux de consommation de crédits a été faible pendant les trois premières années du fonds. Cela s'explique essentiellement par la non consommation de crédits en 1995 : alors que la taxe de péréquation était perçue dès le 15 janvier 1995, les premières conventions n'ont pu être signées qu'en avril 1996. Néanmoins, le paiement du régime transitoire et l'abaissement de la taxe à 3 francs en 1996, puis à 1 franc en 1997 et 1998, ont conduit à une augmentation du taux de consommation des crédits et à une diminution corrélative du solde du compte d'affectation spéciale, reporté chaque année sur la gestion de l'exercice suivant.

Le taux de consommation des crédits estimé pour l'ensemble de la période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1999 est de 72 %.

Depuis le début de 1999, avec la transformation du Fonds de péréquation des transports aériens en Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien, la suppression de la taxe de péréquation et la création de la taxe de l'aviation civile, l'alimentation de la section « transport aérien » du fonds se fait sur la base **d'environ 1 franc par passager**, ce qui va permettre de poursuivre la diminution de son solde en fin d'exercice ; ainsi, à la fin 1999, celui-ci est estimé à environ 120 millions de francs.

Les dépenses prévisibles pour 2000 au titre du soutien des dessertes aériennes sont résumées dans le tableau ci-dessous :

¹ Le FIATA intervient aussi dans les DOM.

SOUTIEN DES DESSERTES AÉRIENNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dépenses prévues pour les conventions en vigueur	46 millions de francs
Dépenses estimées pour les conventions en cours de renouvellement	20 millions de francs
Dépenses estimées pour d'autres conventions (hypothèses)	10 millions de francs
Dépenses estimées pour l'année 2000	76 millions de francs

B. L'ÉLARGISSEMENT DES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ APRÈS LE RAPPORT MARTRE

Début 1998, le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le ministre de l'équipement, des transports et du logement, ont demandé à M. Henri Martre d'établir un bilan des trois premières années de fonctionnement de ce fonds.

Au vu du rapport de M. Martre, remis en juin 1998, il est apparu que le dispositif était globalement satisfaisant, mais qu'il était souhaitable de procéder à certaines adaptations par une modification du décret n° 95-698 du 9 mai 1995 relatif à son fonctionnement.

Les modifications retenues ont pour but, outre d'apporter des améliorations techniques, **d'augmenter les possibilités d'accès au fonds, d'accroître les marges d'appréciation du Comité de gestion** du fonds et de mieux moduler les **taux d'intervention** respectifs du fonds et des partenaires locaux.

Sans entrer dans le détail de la réforme opérée par le décret n° 99-830 du 17 septembre 1999, votre rapporteur pour avis tient toutefois à en souligner deux traits saillants.

L'élargissement des critères d'éligibilité au fonds

Des cinq critères d'éligibilité au fonds, quatre ont été modifiés parfois dans le sens d'un assouplissement, ce dont **votre commission pour avis se félicite vivement.**

Ainsi, par exemple, le seuil de trafic de 10.000 à 150.000 passagers par an pour obtenir l'intervention du fonds **peut être abaissé, sans pouvoir être inférieur à 5.000 passagers par an, lorsque la liaison présente un**

caractère vital pour le désenclavement des régions qu'elle relie, en tenant compte des possibilités alternatives d'acheminement offertes par voie de surface, et des perspectives de développement suffisantes pour atteindre un trafic de **10.000 passagers à l'issue de trois ans d'exploitation**.

La modulation du « ticket modérateur » à la charge des collectivités locales en fonction de leur richesse fiscale

Le taux d'intervention du fonds sera désormais modulé en fonction de la richesse fiscale des collectivités locales acquittant le reliquat d'aide, par création de deux plages autour des taux d'intervention initiaux du fonds, à savoir 60 à 70 % lorsqu'une obligation tarifaire a été imposée et 70 à 80 % dans le cas contraire.

III. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT AU FASCICULE « TRANSPORTS »

Les crédits relatifs à la **construction aéronautique civile** expriment l'importance que l'Etat attache à ce secteur industriel fondamental au regard de l'emploi, de l'équilibre du territoire et du commerce extérieur, et déterminant pour l'avenir technologique de notre pays et sa place en Europe et dans le monde.

Ils manifestent la volonté de soutenir, dans le respect des obligations découlant des accords internationaux, les industriels de ce secteur afin que ceux-ci disposent des moyens d'assurer leur développement.

La politique d'aide à la construction aéronautique civile prend principalement la forme **de soutiens à des opérations de recherche de base**, ainsi que celle **d'avances remboursables** pour le développement de produits nouveaux.

Les crédits de soutien à la recherche atteindront en 2000 750 millions de francs en autorisations de programmes et 480 millions de francs en crédits de paiement, en augmentation par rapport aux années précédentes.

Les industriels pourront ainsi lancer les actions de recherche leur permettant de disposer des bases technologiques nécessaires pour préparer l'avenir, ce que votre commission pour avis considère comme particulièrement

stratégique, notamment dans la perspective du lancement du futur gros porteur A3XX et de son moteur.

Cette dotation n'est pas préaffectée : elle sera attribuée aux différentes entreprises du secteur en fonction de la qualité de leurs projets de recherche.

Les avances remboursables se verront affecter en 2000, au total 996 millions de francs en autorisations de programmes et 912 millions de francs en crédits de paiement. Le Gouvernement considère en effet que ce mécanisme de soutien, qui a permis le développement de l'industrie aéronautique française et européenne, est bien adapté aux spécificités du secteur aéronautique.

Des dotations sont ainsi ouvertes pour le programme « hélicoptère EC165 » bimoteur de moyen tonnage et pour le programme « Airbus A340, 500 et 600 » deux nouvelles versions de l'A340 qu'Airbus a lancées afin de concurrencer efficacement les nouveaux Boeing B 777. En outre, des provisions sont prévues pour permettre le soutien de nouveaux moteurs dont le développement sera assuré en partenariat avec la SNECMA et le lancement par Airbus, dans les toutes prochaines années, d'un nouvel avion très gros porteur (A3XX). La poursuite du soutien accordé pour les équipements de bord, domaine qui connaît une évolution technologique importante et où les industriels français font preuve d'un grand dynamisme, est également prévue.

En plus des crédits de soutien à la recherche amont et des avances remboursables, 24 millions de francs en autorisations de programmes et crédits de paiement bénéficieront aux équipements des organismes de recherche¹, ainsi qu'aux projets relatifs à l'aviation d'affaire et légère.

Au total, les crédits du budget pour 2000 prévus en faveur de la construction aéronautique civile atteindront donc 1.770 millions de francs en autorisations de programmes et 1.416 millions de francs en crédits de paiement, les situant ainsi à un niveau comparable à celui de 1999.

Le tableau suivant récapitule les dotations demandées en 1999 et 2000 :

¹ L'ONERA et la soufflerie européenne ETW pour l'essentiel.

**CRÉDITS DEMANDÉS POUR SOUTENIR LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE
CIVILE**

	Autorisations de programme (en millions de francs)		Crédits de paiement (en millions de francs)	
	1999	2000	1999	2000
1. Soutien à la recherche	720	750	473	480
2. Avances remboursables				
Airbus A330-200	-	-	10	-
Airbus A340-500/600	735	363	644	457
Nouveaux programmes (A3XX)...	20	240	10	180
Nouveaux moteurs SNECMA	20	103	10	75
Hélicoptères EC 165	81	40	86	55
Equipements de bord	250	250	170	145
3. Divers				
Aviation légère	4	4	4	4
Subventions	20	20	20	20
TOTAL	1 850	1 770	1 427	1 416

Au-delà de la satisfaction de voir ces crédits maintenus en 2000, votre commission pour avis tient à formuler deux observations :

– le soutien français et européen à ce secteur d’activité est bien inférieur aux pratiques américaines en la matière (voir chapitre IV du présent avis) ;

– les avances remboursables, utilisés en France, sont en réalité moins favorables pour les industriels que les subventions, majoritairement utilisées dans le système américain.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AÉRIEN

Dans un contexte de croissance toujours forte, les mutations du secteur aérien se sont poursuivies en 1999. La course aux alliances s'est poursuivie avec, votre commission pour avis s'en félicite, la perspective d'une participation de la compagnie Air France à un accord stratégique mondial en voie de constitution, mettant fin au dangereux isolationnisme -plus subi que recherché ?- qui prévalait jusqu'alors.

Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'année a surtout été marquée par la privatisation partielle du groupe Air France et la vente de la compagnie AOM.

I. CROISSANCE ET ALLIANCES, DEUX TENDANCES LOURDES DU SECTEUR AÉRIEN

A. *UNE CROISSANCE MONDIALE TOUJOURS SOUTENUE*

1. Les résultats mondiaux du transport aérien

Les chiffres de l'OACI¹ pour 1998 font état d'un **trafic mondial de 1,4 milliard de passagers** sur les vols réguliers, les passagers internationaux représentant 30,9 % du total.

Exprimé en **passagers-kilomètres-transportés**, le trafic régulier mondial a cru de **3,1 % à l'international** par rapport à 1997 et de **1,5 %** pour les vols intérieurs.

¹ Organisation internationale de l'Aviation civile.

En 1997, **le coefficient moyen d'occupation des sièges**, en baisse, a été de 69 % pour les services réguliers internationaux et de 68 % pour les services réguliers intérieurs.

S'agissant du fret, l'année 1998 a vu une réduction de l'augmentation du trafic de fret international, jusqu'alors moteur de la croissance de cette activité, avec une hausse de 1,3 % du tonnage transporté mais une stagnation en termes de tonnes-kilomètres transportées.

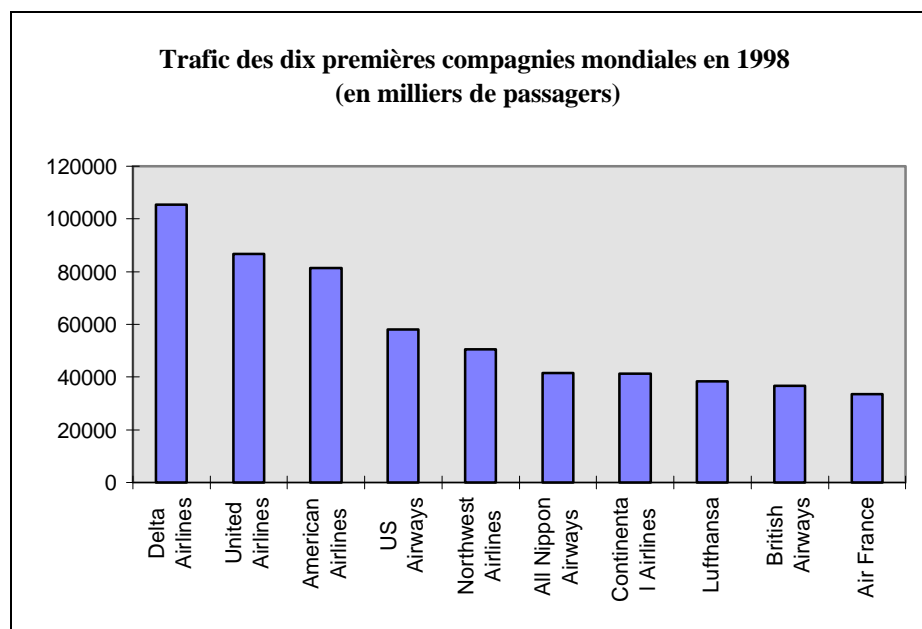
Le tableau ci-après détaille les principaux chiffres du trafic aérien mondial :

**CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN MONDIAL
(INTERNATIONAL ET DOMESTIQUE)**

	Tendance historique				1998	
	1994	1995	1996	1997	Résultat	Evolution
Service réguliers						
Passagers (en milliers)	8 %	6 %	7 %	5 %	1 465 840	1 %
Tonnes de fret	12 %	9 %	5 %	13 %	26 230	- 0 %
Passagers-kilomètres transportés (millions)	8 %	7 %	8 %	6 %	2 635 850	2 %
Coefficient d'occupation des sièges	+ 2 points	+ 1 point	+ 1 point	+ 1 point	68,6 %	0
Tonnes-kilomètres transportées (millions)						
– passagers (avec bagages)	8 %	8 %	8 %	6 %	241 240	3 %
– fret (avec fret express)	13 %	8 %	7 %	15 %	102 500	- 0 %
– Trafic postal	4 %	4 %	3 %	3 %	5 750	- 4 %
TOTAL	9 %	8 %	8 %	9 %	349 490	- 4 %
Services Charter						
Passagers-Kilomètres transportés (millions)	9 %	10 %	- 0 %	3 %	251 800	- 4 %
Tonnes-kilomètres transportées (millions)	8 %	12 %	9 %	2 %	37 600	- 3 %
Tous Services des compagnies commerciales						
Passagers-kilomètres transportés (millions)	8 %	7 %	7 %	6 %	2 887 650	2 %
Tonnes-kilomètres transportées (millions)	9 %	8 %	8 %	8 %	387 090	1 %

Source : « World Air transport statistics », IATA .

Le graphique suivant détaille quant à lui les positions relatives des **dix premières compagnies mondiales** en termes de nombre de passagers transportés, qui sont les mêmes en 1998 qu'en 1997 :



Source : IATA

Cinquième compagnie mondiale pour le fret, Air France est au dixième rang mondial en termes de nombre de passagers annuels, derrière ses consoeurs européennes Lufthansa et British Airways.

2. Le problème des retards liés à l'accroissement du trafic

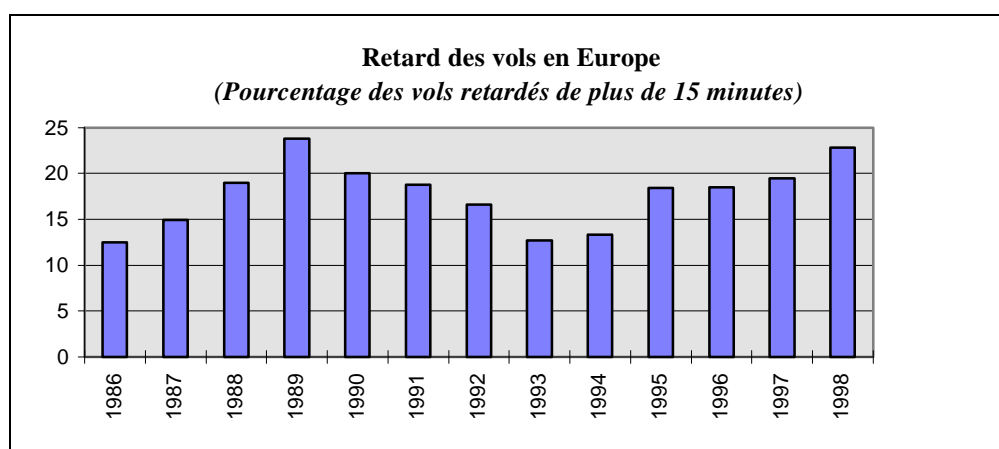
L'accroissement du trafic aérien n'est pas sans poser de problèmes en ce qui concerne **l'encombrement de l'espace aérien** et, corrélativement, les retards croissants occasionnés par cet encombrement.

Si le phénomène est largement mondial, comme le montre la similitude des situations américaine et européenne, l'actualité de l'été dernier a mis l'accent sur la dégradation de la situation dans les principaux aéroports européens.

● La situation en Europe

L'année 1999 risque, en effet, de dépasser, en termes de pourcentage de vols retardés, le précédent record de 1989, avec 23,8 % des vols ayant à l'arrivée un retard supérieur à quinze minutes.

Le graphique suivant montre la tendance à la hausse de ce ratio entre 1986 et 1998, et plus particulièrement depuis 1994, la hausse devant se poursuivre en 1999 :



Source : IATA

En juin 1999, mois le plus actif de l'année avec le mois de septembre, plus du tiers des vols auraient décollé en Europe avec plus de quinze minutes de retard.

Car la hausse du trafic s'accompagne d'une hausse plus que proportionnelle du nombre de mouvements, les compagnies diversifiant leurs destinations et augmentant leurs fréquences pour répondre aux besoins de la clientèle.

D'après certaines informations, la situation devient même critique sur plusieurs grands aéroports européens, comme l'indique le tableau suivant, qui retrace les retards qui auraient été observés au deuxième trimestre de 1999 :

**PALMARÈS DES AÉROPORTS EUROPÉENS LES PLUS ENCOMBRÉS
AU DEUXIÈME TRIMESTRE 1999**

Aéroports	% des vols retardés(1)	Retards moyens (2)	Aéroports	% des vols retardés(1)	Retards moyens(2)
Milan Malpensa	74,7	52	Zurich	35,7	41
Barcelone	64,2	59	Amsterdam	32,7	42
Madrid	57,4	57	Istanbul	31,5	45
Rome	47,8	47	Dusseldorf	29,8	41
Munich	46,8	46	Manchester	29,0	44
Milan Linate	46,0	47	Larnaca	28,8	63
Paris Roissy	43,8	42	Londres Heath.	28,1	44
Athènes	42,9	46	Vienne	26,2	40
Lisbonne	41,3	53	Londres Gatw.	25,6	52
Bruxelles	39,6	44	Dublin	22,5	42
Genève	37,7	42	Oslo	20,8	41
Paris Orly	38,4	46	Copenhague	48,6	38
Francfort	35,8	42	(1) au 2 ^{ème} trimestre 1999 (2) par vol en minutes		

Source : Le Figaro du 17 août 1999.

Si ces chiffres sont confirmés, ils témoignent d'une dégradation sensible de la situation. Ces retards sont préjudiciables aux passagers, comme aux compagnies. L'encart suivant, qu'on pouvait trouver cet été dans la presse, montre bien le surcoût d'exploitation qu'entraînent, pour ces dernières, l'encombrement croissant du ciel :

L'INUTILE RECORD DE LUFTHANSA

La compagnie Lufthansa a beau être, en Europe, la plus ponctuelle pour l'ensemble de son réseau court, moyen et long courrier, elle n'en a pas moins battu, l'an dernier, un record qu'elle avait établi en 1994 : **ses 270 avions ont passé, dans le seul espace aérien allemand, plus de 11.200 heures à attendre avant de pouvoir atterrir.**

Ces attentes dans le ciel lui ont valu une consommation supplémentaire de carburant de 26.200 tonnes, soit près de deux fois le volume économisé dans l'année grâce aux efforts déployés par la compagnie pour réduire sa facture de carburant ! En même temps, ces « heures de vol inutiles » ont fabriqué 82.600 tonnes de gaz carbonique.

Se fondant sur une étude réalisée par Eurocontrol, la compagnie estime que la modernisation de la navigation aérienne en Europe lui permettrait de réduire sa consommation de 110.000 tonnes par an et de diminuer de 340.000 tonnes la production de gaz carbonique.

Source : Figaro du 17 août 1999

● Les indicateurs de performance français

En France, 2,2 millions de vols ont été contrôlés en 1998, soit 6.045 vols par jour en moyenne. L'augmentation de l'activité de contrôle devrait se poursuivre, avec une croissance attendue du trafic de 6 % pour 1999 et de 5 % pour 2000¹.

L'indicateur de performance bâti par la Direction générale de l'aviation civile prend en compte le trafic des **16 plus grands aéroports français**, et non seulement des seuls aéroports parisiens.

Il montre **un retard moyen** « toutes causes confondues » (TCC) de **16,17 minutes en 1998**, le retard imputable aux services du contrôle de la navigation aérienne (retard ATC) n'étant que de 3,8 minutes en moyenne, comme le montre le tableau suivant :

¹ Chiffres du bleu budgétaire « Budget annexe de l'aviation civile ».

RETARD MOYEN PAR VOL AU DÉPART DES 16 AÉRODROMES FRANÇAIS LES PLUS IMPORTANTS

En minutes par vol	1995	1996	1997	1998
Retard TCC		12,27	15,15	16,17
Retard ATC	3,9	3,2	3,4	3,8

Source : DGAC

Dans le « bleu » budgétaire, le Gouvernement fait valoir que la mesure des retards est complexe car **il existe plus de 70 causes de retards recensées par l'Association internationale du transport aérien**. Les études menées en France ont montré que **seulement environ 20 % de ces retards étaient directement imputables aux services de navigation aérienne, qui peuvent en outre être des services situés à l'étranger, aussi bien qu'en France**.

B. LA CONSOLIDATION DES ALLIANCES STRATÉGIQUES : VERS LA FIN DE L'ISOLEMENT FRANÇAIS ?

1. L'alliance stratégique, modèle d'organisation du transport aérien

Depuis 1994, le mouvement de regroupement de compagnies aériennes s'est développé de façon importante. Tous types confondus, 502 accords étaient recensés en 1998 contre 280 en 1994, soit une augmentation de 80 %. En 1998, 196 compagnies du monde entier étaient engagées dans ces accords.

Durant cette période et contrairement à de nombreux autres secteurs (encore tout récemment télécommunications, banques, pétrole...), **le phénomène de concentration par achat ou fusion d'entreprises ou par échanges de participations financières s'est sensiblement ralenti**. Selon une enquête réalisée par la revue « Airline Business »¹, ce type de regroupement capitalistique ne concerne plus que 11 % de l'ensemble des alliances, alors que les regroupements au travers d'accords commerciaux entre grandes compagnies se multiplient, intéressant des transporteurs de plusieurs continents.

¹ *Publiée en juin 1998.*

Au-delà d'accords de coopération liant une compagnie à une autre, des alliances dites « stratégiques » se sont peu à peu imposées, ramifiées autour de quatre grands pôles, chacun dominé par une compagnie « majeure » américaine¹ :

– avec *United Airlines*, la « **Star Alliance** » regroupe Lufthansa, SAS, Air Canada, Thai Airways, Varig, Air New Zealand, Ansett, All Nippon Airways (à compter d'octobre 1999). La compagnie Mexicana rejoindra cette alliance en juillet 2000 ; la compagnie Singapore Airlines a fait savoir qu'elle souhaitait aussi s'y intégrer. **La « Star Alliance » représentait 233 millions de passagers pour un chiffre d'affaires de 53 milliards de dollars en 1998² ;**

– avec *American Airlines*, la « **Oneworld** » regroupe British Airways, Canadian, Cathay Pacific, Finnair, Qantas, Iberia et LAN-Chile. De plus, la participation de Japan Airlines est attendue. Cette alliance représentait **182 millions de passagers et 48 milliards de dollars de chiffre d'affaires pour l'année 1998 ;**

– avec *Delta Airlines*, « **l'Atlantic Excellence** » regroupait, jusqu'au récent rapprochement entre Delta et Air France, Swissair, Sabena et Austrian Airlines, soit **131 millions de passagers et 26 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 1998.**

De plus, les compagnies européennes de l'alliance ont constitué un regroupement typiquement européen, « **Qualiflyer Group** » avec Crossair, Lauda Air, TAP Air Portugal, Tyrolean, Turkish Airlines, Air Europe et deux compagnies françaises, AOM et Air Littoral. **L'avenir de cette alliance est toutefois remis en cause par le récent accord entre Air France et Delta.**

– avec *Northwest et Continental*, le groupe « **Wings** » rassemble KLM et Alitalia, mais il devrait encore évoluer avec la participation prévue de trois autres compagnies américaines : Alaska Airlines, America West et Horizon. En 1998, « Wings » représentait **182 millions de passagers et de 28 milliards de dollars de chiffre d'affaires.**

Les compagnies partenaires et leurs passagers peuvent y trouver les avantages suivants :

- enregistrement unique ;
- suivi automatique des bagages ;
- programme de fidélisation commun ;
- partage des réseaux d'agences ;
- gestion commune des réclamations passagers ;
- accroissement du nombre de destinations ;

– alimentation en passagers des hubs respectifs permettant une meilleure exploitation des lignes régionales ;

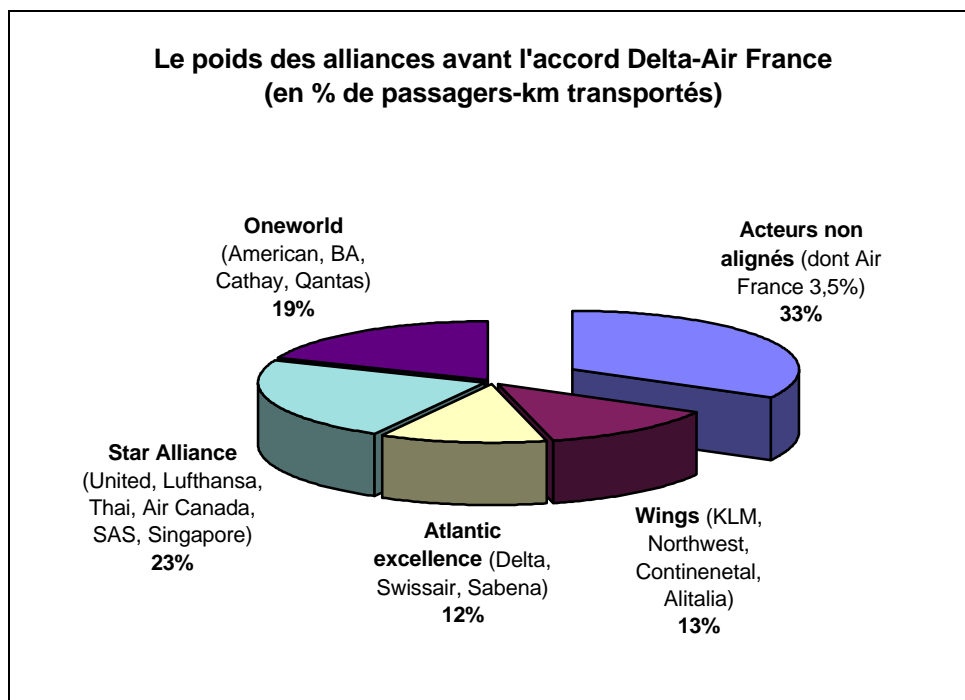
¹ *Voire deux, à l'occasion du rapprochement capitalistique de Northwest et de Continental.*

² *Source : Air Transport World, juillet 1999.*

– achats communs (avions, équipements, carburant, assistance en escale, maintenance, restauration à bord...).

Bref, les alliances permettent tout à la fois d’augmenter le chiffre d’affaires et de diminuer les coûts.

Les alliances ont donc structuré le trafic aérien mondial, comme le montre le graphique suivant :



Aussi, votre commission pour avis s’était-elle vivement inquiétée, l’an dernier, de l’isolement de la compagnie Air France. Le récent accord conclu par cette compagnie avec Delta Airlines est, on peut l’espérer, la prémisse de la mise sur pied d’une alliance globale comportant un partenaire de chacun des trois continents suivants : Amérique, Asie, Europe.

2. La fin de l’isolement français ?

Alors que la compagnie française ne disposait jusqu’alors que d’une myriade d’accords commerciaux disparates, Air France a signé, en juin 1999,

un accord stratégique de longue durée avec l'américain Delta Airlines, en prélude à la fondation d'une grande alliance globale pour laquelle des partenaires sont recherchés sur tous les continents. D'ores et déjà, Air France et Delta représentent à elles seules 149 millions de passagers et 23 milliards de dollars de chiffres d'affaires.

L'objectif affiché est de réunir une dizaine de partenaires, pour former un bloc comparable à « Star Alliance » ou à « Oneworld ». Cet accord est valable pour 10 ans renouvelables, et il est exclusif de toute autre participation à une alliance globale.

Reste à régler la question des relations entre Delta et ses anciens alliés au sein d'« Atlantic Excellence », dont la compagnie Swissair, et entre Air France et Continental, qui sont liés par des accords commerciaux jusqu'en 2001.

Sans doute les bénéfices de l'Alliance Delta-Air France ne seront-ils pas immédiats car les deux partenaires doivent, pour tirer pleinement profit de leur accord, obtenir la permission d'effectuer des vols conjoints dans le cadre de l'immunité antitrust américaine, qui permet de partager recettes et profits. Or, Delta ayant déjà le bénéfice d'une telle immunité pour ses vols effectués avec Swissair et Sabena, ne pourra pas, dans l'immédiat, l'obtenir une seconde fois.

D'ici deux ou trois ans, les bénéfices globaux attendus pourraient être les suivants :

- **700 millions de francs de chiffre d'affaires supplémentaires ;**
- **300 millions de francs de réduction de coûts.**

On ne peut que regretter que l'alliance Delta-Air France n'ait pour l'instant pas fait beaucoup d'émules parmi les éventuels partenaires européens et asiatiques. Souhaitons que les négociations aboutissent rapidement et que la France, en la matière, n'ait pas à payer trop cher les conséquences de son attentisme passé.

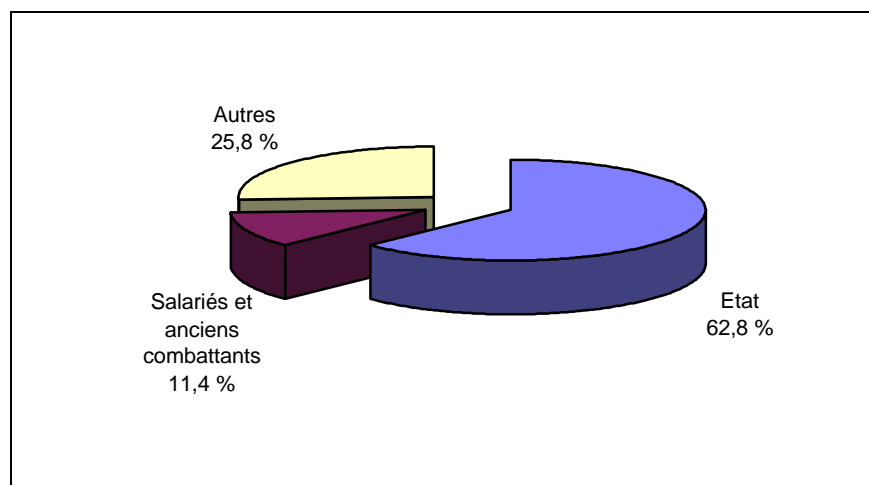
II. LES AILES FRANÇAISES

A. LE GROUPE AIR FRANCE

1. Un pas dans la bonne direction : l'ouverture du capital

Suite à l'ouverture du capital, les actionnaires d'Air France se répartissent de la façon suivante :

RÉPARTITION DU CAPITAL AU 31 MARS 1999



Votre commission pour avis se félicite de cette évolution, qui a amorcé un mouvement à son sens inéluctable et bénéfique pour la compagnie. La participation des salariés au capital mérite, en particulier, d'être saluée.

2. Des résultats financiers satisfaisants

L'exercice comptable 1998/1999 s'est clos pour la quatrième année consécutive avec un résultat d'exploitation positif. Votre rapporteur pour avis estime que les résultats obtenus attestent de **l'achèvement du processus de redressement d'Air France**, marqué par une recapitalisation, par l'Etat, à

hauteur de 20 milliards de francs, la fusion avec Air France Europe en septembre 1997 et avec Air Charter fin 1998. Les mesures actuellement mises en œuvre sur les plans commercial et financier relèvent pour la plupart du développement normal de l'activité, dans le cadre d'un redressement durable.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DU GROUPE AIR FRANCE

(en millions de francs)

	1996/97 ⁽¹⁾	1997/98 ⁽¹⁾	1998/99
Chiffre d'affaires	55 602	58 830	59 692
Excédent brut d'exploitation	5 180	7 409	6 418
Résultat d'exploitation	161	2 547	1 755
Résultat financier	(1 071)	(1 106)	(827)
Résultat courant avant impôts	(870)	1 273	1 489
Résultat net consolidé - part du groupe	(147)	1 836	1 636
Capacité d'autofinancement d'exploitation	5 494	7 538	6 434

⁽¹⁾ à méthodes comptables identiques et périmètre comparable.

B. L'ESSOR DES COMPAGNIES PRIVÉES

1. L'activité des transporteurs régionaux

a) Les transporteurs régionaux

On entend par « transporteurs régionaux » l'ensemble des compagnies aériennes françaises établies en Métropole exploitant principalement des liaisons régulières court courrier en Europe.

Il s'agit notamment d'Air Littoral, de Régional Airlines, de Brit'Air, de Flandre Air et du Proteus Airlines.

● **Caractéristiques de l'activité**

Au premier semestre 1999, **18 transporteurs régionaux** (15 en 1998) exploitaient 185 liaisons régulières (174 en 1998), dont 18 liaisons radicales (Paris-province), 100 liaisons transversales (province-province), 2 liaisons Paris-Europe, 64 liaisons Province-Europe et 1 liaison intra-européenne. 56 villes du territoire national sont actuellement desservies ainsi que 33 villes dans 11 pays d'Europe (Belgique, Danemark, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Monaco, Suisse, Royaume-Uni et Autriche).

En 1998, ces compagnies ont transporté un total de **4,8 millions de passagers** (contre 4,1 millions en 1997) dont 3,1 millions sur leur réseau propre et 1,7 millions en affrètement du groupe Air France, soit une **progression de 17 %**.

Les transporteurs régionaux emploient, pour leur activité de transport aérien, 3.915 salariés (3.719 en 1997), dont 45 % de personnel navigant (41 % en 1997). Certaines compagnies ont procédé à des embauches importantes : les effectifs ont ainsi augmenté (+ 33 %) chez Brit'Air, chez Proteus Airlines (+ 27 %) et chez Régional Airlines (+ 11 %).

● **La répartition des parts de marché et la croissance**

Le marché du transport aérien régional est, en dépit d'un nombre important de compagnies, assez concentré. Hors la compagnie Corse Méditerranée, **cinq grandes compagnies ont en effet transporté, en 1998, 94 % du trafic de l'ensemble des compagnies régionales** sur leur propre réseau. Leurs parts de marché sont respectivement de : 34 % pour Air Littoral, 24 %, pour Régional Airlines, 26 % pour Brit-Air, 6 % pour Proteus Airlines et 4 % pour Flandre Air.

Concernant les résultats globaux de trafic, la croissance est restée très soutenue en 1998 (+35 %) (hors CCM et TAT).

Les grandes compagnies ont connu des progressions record de leurs trafics (+ 111 % pour Proteus, + 76 % pour Brit Air, + 22 % pour Air Littoral et + 18 % pour Régional) grâce à une utilisation efficace de leur **plate-forme de correspondance** (Regional Airlines à Clermont Ferrand, Air Littoral à Nice, Proteus à Saint-Etienne) et grâce à l'extension de leur réseau propre (Flandre Air) ou franchisé (Brit Air).

Les « petites » compagnies régionales (Alsair, Finist'Air, Kyrnair et Hex'Air) dont l'activité repose le plus souvent sur un marché de niche (exploitation d'une ligne unique, relations îles-continent...) connaissent, a contrario, une relative stabilité de leur activité.

b) Les autres compagnies françaises

Les compagnies qui ont leur siège social en France métropolitaine et qui exploitent, outre des liaisons court courrier, des services réguliers ou non réguliers moyen courrier en Europe ou long courrier (en particulier des liaisons régulières à destination des départements et territoire d'outre-mer) sont : **AOM-Minerve SA (AOM), Air Liberté, Corse Air International (Corsair), Aérolyon, Société Nouvelle Air Toulouse International (SN ATI)**, ainsi que les compagnies dont l'activité est exclusivement consacrée au transport à la demande : Société de Transport Aérien Régional (Star Airlines), Belair Ile de France (Belair), Euralair International, Virgin Express France, Aigle Azur, Air Provence International, Airlinair, Air Open Sky, Air Méditerranée et AERIS.

● **Evolution de l'activité du secteur**

Après quelques années de développement fort de l'activité traduisant une volonté de positionnement tant sur les liaisons intérieures au départ de Paris (Orly) que sur des lignes régulières internationales et à destination des départements et des territoires d'outre-mer, on constate que les compagnies aériennes de ce secteur maîtrisent aujourd'hui mieux leurs réseaux (le faible nombre de demandes d'autorisations d'exploitation de lignes nouvelles extra communautaires en témoigne) et que le **marché s'est stabilisé**.

Les compagnies strictement spécialisées dans les vols à la demande pour le compte de tour-opérateurs ou dans la sous-traitance au profit de grandes compagnies continuent à tirer parti de la croissance de la demande qui se traduit par une hausse globale du nombre de passagers transportés.

Les principales compagnies de ce secteur (Aérolyon, AOM, Air Liberté, Corsair, Star Airlines, Virgin Express France, Belair et Air Méditerranée) ont transporté 8,2 millions de passagers en vols réguliers et 3 millions de passagers en vols charter, au moyen de 88 appareils, de capacités variant de 50 à 539 sièges.

Les principaux transporteurs de ce secteur emploient quelque 6.730 salariés dont environ 3.720 personnels navigants (55 %). Certaines compagnies ont procédé à des embauches importantes : Aigle Azur et Air Méditerranée ont doublé leurs effectifs navigants. Corsair, AOM, Euralair, Star Airlines ou encore Aérolyon ont également recruté de manière significative.

● Répartition des parts de marché

Les compagnies -hors la Société Nouvelle Air Toulouse International- exploitant des services réguliers représentent 89 % du chiffre d'affaires du secteur. Leurs parts de marché sont, respectivement de **37,6 % pour AOM Minerve SA, 30,1 % pour Air Liberté-TAT et 21,2 % pour Corsair plus Aéroloyon.**

En ce qui concerne les compagnies charters, spécialisées dans le transport à la demande, les parts de marché (en termes de chiffre d'affaires) sont, respectivement, de 4 % pour Star Airlines, 2,8 % pour Euralair International, 1,87 % pour Belair Ile de France, 1,65 % pour Virgin Express France, 0,4 % pour Air Méditerranée et 0,3 % pour Aigle Azur.

2. La vente d'AOM par le consortium de réalisation du Crédit lyonnais

La cession par le consortium de réalisation (CDR), structure de cantonnement des actifs du Crédit Lyonnais, de sa participation au capital d'AOM Participations S.A. est intervenue le **25 août 1999.**

Cette décision marque la fin d'une procédure qui avait commencé un an auparavant, avec le lancement par le CDR, début août 1998, d'un appel à candidature auprès de différents transporteurs aériens en vue de **la cession de la compagnie AOM Minerve.**

a) *Présentation de la compagnie AOM Minerve SA*

● L'activité

AOM Minerve SA est une société anonyme au capital de 25 millions de francs, qui était détenue en 1998, à hauteur de 99,8 % par AOM Participations SA au capital de 853 millions de francs, elle-même détenue à 99,5 % par le Consortium de Réalisation.

La compagnie assure, depuis Paris (Orly), des liaisons régulières intérieures (à destination de Nice, Marseille, Perpignan, Toulon) et à destination de Zürich (dans le cadre d'un accord de partage de code avec la compagnie Swissair) et des liaisons régulières long-courrier à destination des départements et territoires d'Outre-Mer (Antilles, Réunion, Guyane,

Nouvelle-Calédonie et Polynésie Française), de la République Dominicaine et de Cuba.

En outre, AOM Minerve possède les filiales suivantes :

- SAP (Société d'Assistance Piste sur l'aéroport d'Orly) ;
- SAAS (Société Avion d'Assistance Sol), société d'assistance technique à Orly ;
- AOM Industries, société de maintenance des appareils installée à Nîmes ;
- HRS (Hotavia Restauration Service), spécialisée dans la restauration à bord (catering) ;
- MAG (Minerve Antilles-Guyane), société d'assistance aéroportuaire localisée aux Antilles et en Guyane ;
- LOGITAIR, société spécialisée dans la billetterie ;
- ALYZAIR, société spécialisée dans l'analyse des vols.

La compagnie réalise également une activité de vols à la demande dans le monde entier, pour le compte de tour-opérateurs. Elle dispose, pour ce faire, d'une flotte de 28 appareils.

Avec près de 4 milliards de francs de chiffre d'affaires et plus de 2.400 employés, la compagnie aérienne constituait l'un des actifs industriels les plus importants parmi ceux de CDR Entreprises.

● La situation financière de la compagnie

Bien qu'en amélioration par rapport aux années précédentes, les résultats financiers de la compagnie à l'issue de l'exercice 1997 traduisaient la persistance de certaines difficultés.

Les comptes d'AOM Minerve clos le 31 décembre 1997 faisaient état d'un chiffre d'affaires de 3,74 milliards de francs, pour un résultat d'exploitation de -107 millions (-168 millions en 1996) et un résultat net de -109 millions de francs (-179 millions de francs en 1996).

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1998, la compagnie devrait avoir réalisé un chiffre d'affaires supérieur à 4,4 milliards de francs, le résultat courant avant impôts resterait négatif mais serait en nette amélioration par rapport à l'exercice précédent.

Après prise en compte du résultat d'AOM Participations et des filiales d'AOM Minerve, le résultat du groupe AOM serait proche de l'équilibre.

b) Le déroulement de la procédure

Le CDR a annoncé publiquement la mise en vente d'AOM par un communiqué de presse daté du 7 août 1998. Afin de rechercher des acquéreurs pour AOM dans les meilleures conditions, une procédure de sélection en deux phases a été adoptée.

La première a consisté à prendre contact avec la plupart des sociétés européennes de transport aérien disposant d'une surface financière suffisante. D'autres candidats se sont manifestés à la suite du communiqué paru dans la presse. Les candidats n'ayant pas les ressources industrielles et financières suffisantes ont été écartés des phases suivantes de la procédure.

Les candidats au rachat de la compagnie disposant de ces capacités et ayant marqué un intérêt pour l'opération ont reçu, après avoir signé un engagement de confidentialité, un memorandum d'informations sur la compagnie. Ils avaient officiellement jusqu'au 2 octobre 1998 pour déposer un offre indicative.

Avant cette date, cinq compagnies -Air France, British Airways, Corsair, Lufthansa et Swissair- ont déposé des lettres d'intention. **AOM pouvait en effet présenter de par sa position stratégique sur l'aéroport d'Orly (notamment grâce aux 24.000 créneaux aéroportuaires qu'elle y détient), un intérêt pour chacun de ces cessionnaires potentiels.**

Après analyse des offres indicatives, le CDR a dressé une liste restreinte d'acquéreurs potentiels admis à participer à la deuxième phase de la procédure. Ces candidats ont eu accès à des salles d'informations détaillées sur AOM et à des visites de sites de la compagnie. Ils ont en outre pu rencontrer son équipe de direction.

Sur la base de ces informations complémentaires, les candidats ont été invités à présenter une offre définitive avant le 15 janvier 1999.

Le 2 février 1999, SAirLines (société du SAirGroup, holding de la compagnie aérienne **Swissair**) et le **groupe Marine-Wendel** (associé à la société de capital-investissement Groupe-Alpha), dont l'offre conjointe avait été formulée dans le délai imparti, ont été retenus pour la reprise d'AOM.

L'opération de cession ne pouvait toutefois être finalisée qu'après approbation du Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, après avis de la Commission des participations et des transferts, d'une part, du Ministre chargé de l'Aviation Civile, après avis du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, d'autre part.

Le Ministre chargé de l'Aviation Civile, à la suite de l'avis favorable rendu par le Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande le 31 mars 1999, a décidé, le 22 avril 1999, que le maintien de la licence de la compagnie AOM Minerve dans le cas de sa cession à SAirLines et au groupe Marine-Wendel (associé à la société Groupe-Alpha) pouvait être assuré, dans la mesure où celle-ci interviendrait dans les conditions prévues.

La Commission des participations et des transferts a été, quant à elle, saisie par le Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, le 23 février 1999, en application de

l'article 20 de la loi n° 86-912 du 6 août 1986 modifiée, relative aux modalités des privatisations. Elle a rendu le 27 avril, un avis favorable à l'opération, confirmé par un avis du 1^{er} juillet 1999.

Le 13 juillet 1999 est paru au Journal officiel de la République française, le décret autorisant le Consortium de réalisation à céder sa participation au capital d'AOM Participations SA à Taitbout Antibes B.V. et SAirLines.

Enfin, la Direction générale de la concurrence (DG IV) de la Commission européenne a rendu, le 4 août 1999, un avis favorable à cette opération de concentration. Elle a en effet estimé que les activités des deux compagnies aériennes sont largement complémentaires, celles d'AOM étant concentrées en France où Swissair n'offre pas, à ce jour, un volume important de services.

Le transfert de la participation détenue par le CDR à Taitbout Antibes B.V. et SAirLines est intervenu le 25 août 1999.

Le prix de la cession proprement dite s'élève à 850 millions de francs. Les cessionnaires se sont par ailleurs engagés à reprendre les garanties présentées par le CDR vis-à-vis de différents créanciers d'AOM, et correspondant à près d'un milliard de francs. Ils doivent également racheter les créances du CDR à l'égard de la compagnie pour un montant de 330 millions de francs et rembourser des obligations convertibles émises par AOM et détenues par le CDR pour un montant de 130 millions de francs.

CHAPITRE III

LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

I. LA SITUATION DES AÉROPORTS

A. L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

1. Le trafic

a) *Les aéroports parisiens*

Une augmentation du trafic en 1998 et en 1999

● Avec **63,6 millions de passagers commerciaux accueillis en 1998**, la place aéroportuaire de Paris a connu une hausse d'activité de 5,4 % par rapport à l'exercice précédent. La croissance moyenne sur les cinq dernières années a été de 4,3 %.

La bonne progression en 1998, après une année 1997 médiocre (+2,1 %), résulte d'une forte croissance du **trafic international** qui a représenté les deux tiers des passagers accueillis à Paris.

Le trafic national, avec 19,8 millions de passagers locaux, est en hausse de 3,3 %. Le trafic international, avec 43,6 millions de passagers locaux, est en hausse de 6,4 %.

La répartition du trafic entre les deux aéroports parisiens s'est effectuée, en 1998 comme en 1997 et 1996, **au bénéfice de Paris-Charles de Gaulle**, qui, « tiré » par le « hub » d'Air France et la bonne tenue du trafic long courrier, a progressé de **9,4 %**, à 38,6 millions de passagers. Dans le même temps, l'activité **d'Orly** fléchissait de 0,4 % et s'établissait à 25 millions de passagers.

● **Au premier semestre 1999**, la croissance du trafic sur les aéroports parisiens a été de **10,3 %** pour les passagers et de **4,1 %** pour le fret.

Ce premier semestre a , en effet, été caractérisé par une forte reprise du trafic national et surtout international, en particulier sur l'Europe et sur l'International hors Union Européenne. Les résultats exceptionnels de juin 1999 (+ 25,6 %) sont largement dus au rattrapage sur le mois de juin 1998 qui avait été durement marqué par le mouvement de grève des pilotes de ligne de la compagnie Air France. **Le deuxième semestre devrait confirmer cette tendance à la hausse** affichée au cours des six premiers mois de l'année, qui est rappelée dans le tableau suivant :

PASSAGERS COMMERCIAUX DES AÉROPORTS PARISIENS
(en milliers)

	1998		1999
	RESULTATS	VARIATION 1998/1997	VARIATION 1 ^{er} sem. 99/1 ^{er} sem. 98
ORLY	24 952	- 0,4 %	4,7 %
CDG	38 629	9,5 %	14,1 %
TOTAL	63 581	5,4 %	10,3 %

Au total, pour l'ensemble de l'année 1999, la croissance est ainsi estimée :

- . + **8,3 % de croissance pour le trafic passagers,**
- . – **3,6 % pour le trafic fret (y compris le trafic postal).**

Les prévisions pour 2000

● **Pour l'année 2000**, la croissance devrait rester soutenue, pour le trafic passagers, sans toutefois atteindre le taux exceptionnel de 1999, lié largement à un effet de rattrapage du trafic de la compagnie Air France sur ses concurrents, moteur de la croissance cette année.

Les experts spécialistes du transport aérien tablent sur une progression, aux niveaux mondial et européen, comprise entre 4,5 et 5,5 %. Soulignons qu'en France, le contexte de croissance de l'économie est un facteur favorable.

En matière de fret, la mise en service du « hub » de Federal Express devrait renforcer la croissance du trafic marchandises.

Dans ces conditions, la croissance en 2000 pourrait être, selon Aéroport de Paris, de l'ordre de :

.+ 5,1 % pour le trafic passagers,

.+ 5,3 % pour le trafic fret (y compris la poste).

Paris dans l'ensemble européen

Les résultats de trafic, passagers et fret confondus, d'Aéroports de Paris, placent **au deuxième rang européen pour le trafic passagers et au quatrième pour le trafic fret, au troisième rang si l'on ajoute le trafic postal.**

Les performances comparées des principaux aéroports européens (Londres, Francfort, Paris, Amsterdam) ne sont significatives qu'en matière de trafic international. Au cours de la période 1990-1998, Paris a enregistré sur ce marché une croissance très comparable à celle de Londres, premier aéroport européen, mais nettement inférieur à celle de ses suivants immédiats, Francfort et Amsterdam. Les écarts, même s'ils tendent à se resserrer, restent substantiels en valeur absolue, comme le montre le tableau ci-après.

TRAFIC INTERNATIONAL DES PRINCIPAUX AÉROPORTS EUROPÉENS

(en millions de passagers internationaux)

	1990	1998	VARIATION
LONDRES	56,0	85,1	51,9 %
PARIS	29,0	43,6	50,5 %
FRANCFORT	21,9	34,3	56,5 %
AMSTERDAM	16,1	33,8	109,7 %

Source : ADP

L'évolution de l'activité fret

● Une activité d'avenir

La libéralisation des échanges, l'internationalisation des économies et les nouvelles formes d'organisation de la production et des échanges ont contribué à la **forte croissance de l'activité de fret aérien** dans les dernières années.

Au niveau mondial, le fret a crû d'environ 10 % par an de 1992 à 1997 et les prévisions révisées tenant compte de la récente crise en Asie et en Amérique Latine tablent sur environ **7 % par an de croissance de 1998 à 2002**. La grande inconnue concerne l'impact lié aux achats sur Internet, qui pourrait accroître encore davantage la demande de transport.

Ces chiffres concernent l'activité fret aérien dans sa globalité : fret en soute des avions passagers, en avions dits « combi », ou tout cargo, trafic postal et trafic de fret « express » réalisés par les intégrateurs du type DHL, FedEx, UPS ou TNT.

Ce dernier segment de trafic, le **fret express**, est celui qui se développe le plus rapidement. Aux Etats-Unis, il représentait seulement 4 % du total du fret aérien dans les années 1970. **Il en représente aujourd'hui plus de 50 %**. Cette évolution devrait avoir lieu au niveau mondial, la part mondiale du fret express étant seulement aujourd'hui de 6 %, mais devant atteindre environ 40 % en 2020. Les taux de croissance du fret express sont généralement de l'ordre de 15 à 20 % par an.

Au sein de la Communauté européenne, le trafic du fret aérien est passé d'environ 6 millions¹ de tonnes en 1988 à plus de 10 millions de tonnes en 1997, soit une croissance de 67 % sur la période (ou de 5,9 % en moyenne annuelle).

Après avoir été dans une certaine mesure le « parent pauvre » des compagnies aériennes, l'activité fret devient un segment porteur. C'est un créneau en fort développement où la valeur ajoutée continue d'augmenter, en particulier dans le fret express.

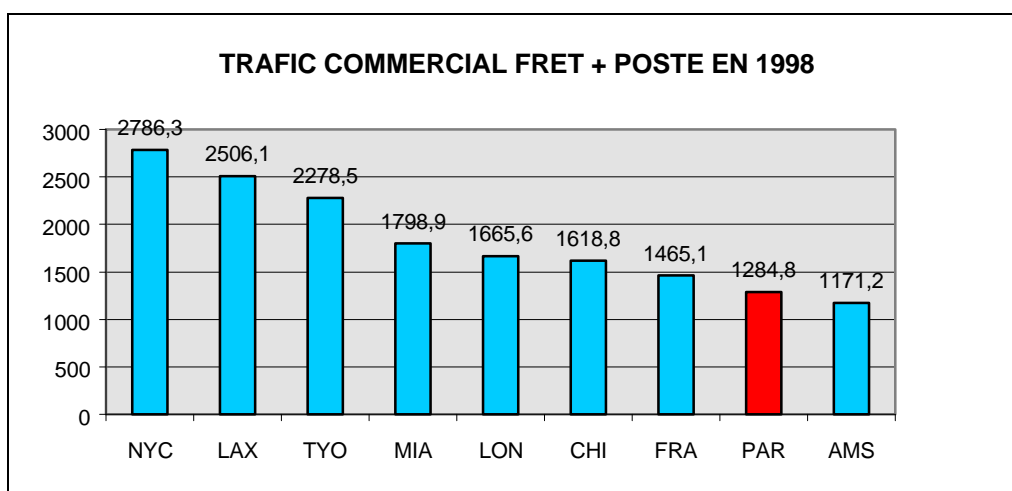
Il faut ainsi noter que, dans l'ensemble du commerce extérieur français, tous modes de transport confondus, le trafic fret aérien total des aéroports français représentait en 1997 moins de 0,5 % du tonnage, mais 12 % de la valeur.

¹ Ce chiffre inclut également le trafic avec la Suisse.

Cette activité est caractérisée par une récente et forte concentration des activités et des moyens des différentes compagnies. Les alliances stratégiques globales et la rationalisation des réseaux recentrent l'activité fret sur les principaux hubs aéroportuaires. Ce phénomène est renforcé par les politiques tarifaires agressives des compagnies pour rentabiliser au mieux avec du fret les capacités qui se sont fortement développées avec la politique de hub.

● **Paris, troisième place du fret européen.**

Avec 1,3 million de tonnes de fret aérien, Aéroports de Paris se situe aujourd'hui à la 3ème place des aéroports européens et à la huitième place mondiale :



*NYC : New-York
LAX : Los Angeles
TYO : Tokyo
MIA : Miami
LON : Londres
CHI : Chicago
FRA : Francfort
PAR : Paris
AMS : Amsterdam*

Près de 80 % du fret aérien parisien est traité sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. C'est sur cet aéroport que se joue l'avenir fret, compte tenu des récents développements de capacité.

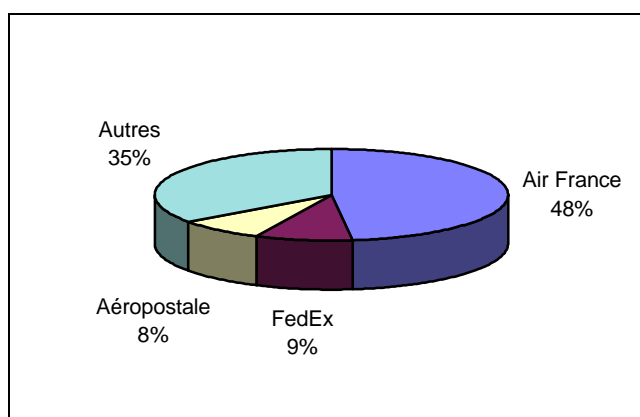
Sur Paris-Charles de Gaulle, Air France vient en effet de mettre en service sa nouvelle gare cargo qui porte sa capacité annuelle de traitement à 1,5 million de tonnes de fret, avec des possibilités d'extension supplémentaires.

Le hub européen de FedEx est, par ailleurs, entré en service début octobre 1999 et se développera en trois phases d'ici à 2007. Deuxième hub mondial de FedEx, il pourra traiter plus de 500.000 tonnes de fret. Les autres intégrateurs et La Poste se développent fortement sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec en particulier UPS, qui a obtenu des droits de trafic sur les Etats-Unis, TNT, via Jet Services, ainsi que l'Aéropostale.

Les perspectives de développement du fret sont donc importantes. Cependant, si l'extension de Paris-Charles de Gaulle a été confirmée, c'est avec, en contrepartie, un plafonnement, au niveau de 1997, de la quantité de bruit générée par la plate-forme (globalement **et de nuit** entre 22 heures et 6 heures) ce qui pourrait contribuer à limiter à terme la croissance du fret aérien, une fois intensifiée l'utilisation de la zone de fret de cet aéroport, ce qui devrait permettre, dans un premier temps, de disposer des capacités immobilières nécessaires à la croissance de l'activité. Les contraintes environnementales, et en particulier, le **renforcement de la réglementation concernant les nuisances sonores nocturnes**, pénalisent en premier lieu les intégrateurs et les opérateurs de fret express qui acheminent le fret principalement la nuit pour assurer une livraison en J + 1.

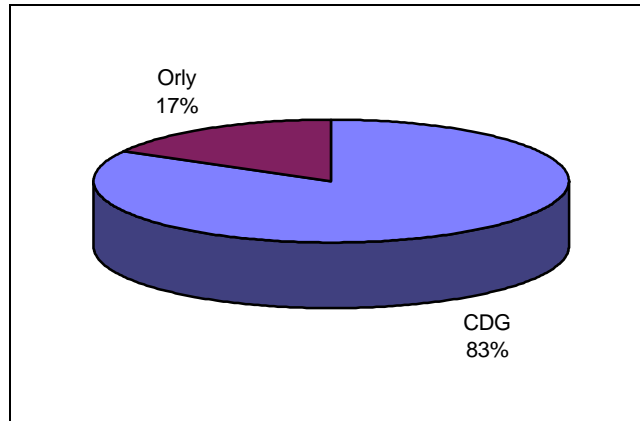
Les graphiques suivants détaillent les principaux indicateurs d'activité pour le fret sur les deux plates-formes parisiennes :

RÉPARTITION DE LA CLIENTÈLE



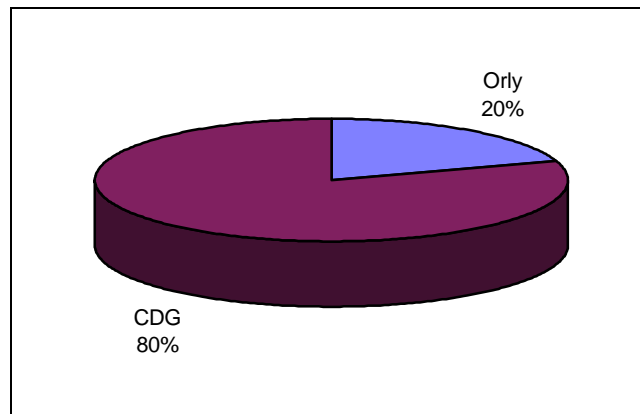
Tendance 99: ↗ du fret express

RÉPARTITION DU TONNAGE FRET + POSTE



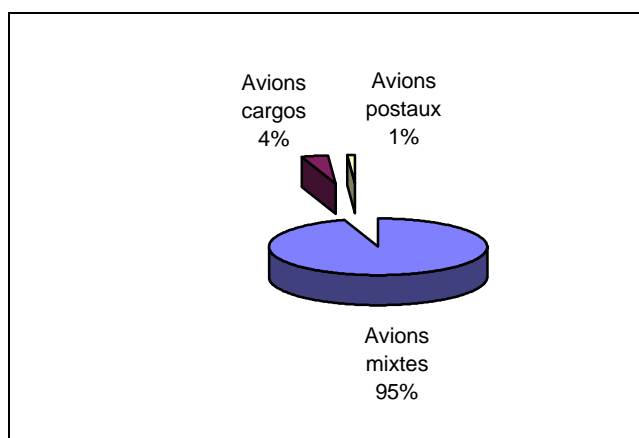
Le trafic fret de CDG a été renforcé par le transfert d'Air France en 1999.

L'EMPLOI DANS LES ZONES DE FRET



17 283 emplois sur les zones de fret

RÉPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'AVIONS



L'essentiel de fret est transporté par des avions mixtes (passagers et fret)

b) Les aéroports de province

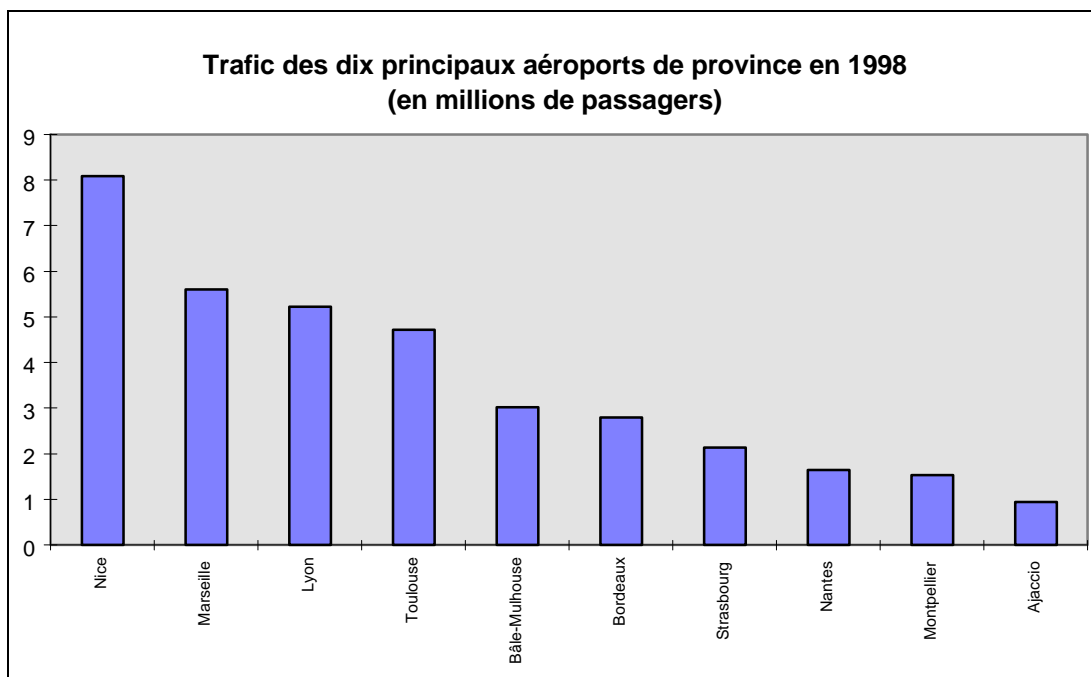
L'année 1998 a été une année de progression du trafic pour les aéroports français de province.

L'intensification de la concurrence entre les compagnies aériennes au lendemain de l'ouverture du ciel français explique cette forte croissance, qui repose principalement sur trois facteurs : **la consolidation des plaques tournantes (hub) régionales** à Lyon, Nice, Montpellier, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne ; le succès du phénomène de « **navettes** » **entre Paris et les grandes villes** françaises et l'arrivée des **compagnies à bas tarifs** aussi bien sur les grands aéroports de province (Nice avec EasyJet), que sur les plateformes secondaires (Beauvais avec Ryanair).

Certains aéroports métropolitains enregistrent même des résultats exceptionnels. En particulier, Nice (8,1 millions de passagers, + 9,7 %) Bâle-Mulhouse (3 millions, + 13,3 %), Nantes (1,6 million, + 13,2 %), Saint-Etienne (195.000 passagers, + 90 %), qui détient le record absolu du taux de progression en Europe et Clermont-Ferrand qui, grâce au hub de Regional Airlines, connaît une remarquable croissance de 22,5 %, désormais habituelle. La conjoncture favorable, constatée en 1998, est également liée à **la stratégie de coopération commerciale intense mise en place par les compagnies aériennes** (accords de franchise, partage de codes...), sans que cette évolution conduise nécessairement à des entrées nouvelles de transporteurs aériens sur le marché.

A l'instar du phénomène constaté à l'échelle européenne, **les résultats français du fret sont plus contrastés**. En la matière, seul l'aéroport bi-national de Bâle-Mulhouse progresse de manière significative (73 369 tonnes, + 47,6 %).

Le graphique suivant détaille le trafic des dix principaux aéroports de province en 1998 :



2. Les résultats financiers et les perspectives d'extension des principaux aéroports

a) Le chiffre d'affaires et les résultats d'Aéroports de Paris

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris a cru de 8,4 % entre 1997 et 1998. Le tableau suivant résume ces évolutions :

CHIFFRE D'AFFAIRES D'AÉROPORTS DE PARIS

	EN MILLIONS DE FRANCS	EN % DU CHIFFRE D'AFFAIRES	VARIATIONS 1998/1997 EN %
Redevances aériennes	2 648	34 %	+ 8,7 %
Redevances domaniales	818	10 %	+ 5,4 %
Usage d'installations, de matériel et d'outillages (parcs autos, transport des passagers sur les aires, ...)	1 130	14 %	+ 5,9 %
Prestations industrielles (confort climatique, électricité, téléphone, ...)	427	5 %	+ 2,2 %
Assistance aéroportuaire	1 068	14 %	+ 12,1 %
Recettes commerciales (boutiques sous douane, ...)	1 358	17 %	+ 13,8 %
Autres produits	487	6 %	+ 1,7 %
CHIFFRE D'AFFAIRES	7 936	100 %	+ 8,4 %

Source : ADP

Au total, grâce à une moindre augmentation des charges -notamment d'exploitation, + 6,2 %- le résultat d'Aéroports de Paris pour 1998 s'élève à **525 millions de francs**, en croissance de 26,5 %.

Le budget primitif pour 1999, adopté par le Conseil d'administration en décembre 1998, a prévu un résultat net égal à **582 millions de francs** en 1999.

En 1998, Aéroports de Paris a autofinancé 62 % de ses dépenses d'investissements. L'endettement financier à moyen terme de l'établissement a atteint 8,2 milliards de francs à la fin de 1998.

L'endettement en fin d'année 1999 devrait être de l'ordre de 9,2 milliards de francs. Le ratio dettes à long et moyen terme sur capacité d'autofinancement devrait donc avoisiner 5,4. Son évolution est décrite dans le tableau ci-après :

ÉVOLUTION DU RATIO ENDETTEMENT SUR CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT DE 1994 À 1999

Ratio : Endettement/Capacité d'autofinancement					
1994	1995	1996	1997	1998	1999
4,8	5,2	5,1	4,8	4,8	5,4

Source : ADP

b) Les principaux investissements de capacité des infrastructures aéroportuaires parisiennes

● **Les aérogares passagers**

Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, après les mises en service des deux péninsules de l'aérogare 2F (première péninsule pouvant traiter 6 millions de passagers « moyen courrier » à partir d'avril 1998 et deuxième péninsule permettant d'accueillir 4 millions de passagers « long courrier » à partir de mai 1999), de l'extension de l'aérogare "charters" T9 en juin 1998, du satellite de **l'aérogare 2A** (d'une capacité d'1 million de passagers) en début 1999, Aéroports de Paris commence la construction de la première phase de l'aérogare 2E, d'une capacité de 9 millions de passagers, qui devrait être opérationnelle en 2003. Cette aérogare devrait constituer à terme, avec l'aérogare 2F, l'aérogare de correspondance de la compagnie AIR France. Equipée d'un système de tri de bagages performant, sa mise en service permettra de respecter un temps maximum de correspondance de 45 minutes, norme des principaux aéroports concurrents d'Aéroports de Paris .

● **Les infrastructures aéronautiques de Paris-Charles de Gaulle**

Les pistes

Le doublet Sud de pistes et la tour de contrôle Sud ont été mis en service, comme prévu, en mars 1999, permettant d'augmenter la capacité de programmation de la plate-forme de 84 mouvements par heure en pointe à un maximum de 100 mouvements par heure.

La mise en service du doublet Nord est envisagée, en configuration « réduite » (piste 3 et allongement de la piste 1 limitée à 280 mètres au lieu de 600 mètres, avant la réalisation du pont au-dessus de la tranchée du TGV) à la fin 2000 et en configuration définitive en 2001, permettant de porter la capacité de programmation à un maximum de 120 mouvements par heure, en plusieurs phases en fonction des possibilités d'évolution des systèmes de circulation aérienne alimentant les pistes.

Les aires et les voies empruntées par les avions

Pour accompagner la mise en service du doublet Nord de pistes, il est nécessaire de réaliser de nouvelles aires d'attente « moteurs en route » et des aires de dégivrage.

Par ailleurs, la réalisation de l'accès routier à l'aérogare 2 par l'Est de la plate-forme nécessite la réalisation de ponts permettant aux avions de franchir la tranchée routière.

● **La réhabilitation d'Orly-Sud et de Paris-Charles de Gaulle I.**

Le programme de réhabilitation d'Orly-Sud devrait être achevé au début 2000.

A Paris-Charles de Gaulle, l'aérogare 1 devra faire l'objet, à partir de l'an 2000, d'une très importante réhabilitation d'ensemble (d'un coût estimé à 800 millions de francs), afin d'éviter des plaintes de compagnies qui pourraient estimer que l'égalité de traitement entre les compagnies, souhaitée par les instances européennes, n'est pas respectée entre les différents aérogares de l'aéroport.

c) Les aménagements réalisés sur les autres aéroports

Pour les dix principaux aéroports de province, l'un des pôles majeurs d'investissements a été en 1998, comme l'année précédente, la mise en œuvre progressive du **contrôle automatisé des bagages de soute** auquel participe l'Etat tout en fournissant les matériels qu'en finançant une partie des travaux nécessaires à l'installation de ces matériels.

Le niveau des investissements est demeuré élevé, en progression de 12,6 % par rapport à 1997, en raison de l'avancement de programmes pluriannuels déjà engagés (à Nice, Marseille, Lyon, Bâle-Mulhouse et Strasbourg).

Certaines plates-formes de moindre taille, qui sortent de programmes d'extensions importants (Bordeaux, Nantes, Ajaccio) ont au contraire diminué leurs investissements, à l'exception de Montpellier, qui entre dans une phase soutenue d'investissements.

L'évolution du trafic laisse entrevoir des besoins d'équipement élevés au cours des prochaines années, pour offrir des capacités supplémentaires.

Les principales opérations en cours ou à venir pour les 10 premiers aéroports de province sont les suivantes :

NICE

Achèvement du déplacement de la piste Nord ; extension et réaménagement de l'aérogare nationale ; parc de stationnement automobile à étages ; construction de nouvelles aires de stationnement d'avions.

MARSEILLE

Réaménagement et rénovation de l'aérogare (partie internationale notamment) ; création et réaménagement d'aires de stationnement d'avions ; extension et rénovation des parcs de stationnement automobile.

LYON

Dans le cadre du plan stratégique de référence pour le renouvellement de la concession aéroportuaire, la CCI de Lyon a élaboré un programme d'investissements de 1,1 milliards de francs pour la période 1998-2001 autour des trois grands axes suivants : extension du terminal passagers 2 et construction d'un bâtiment hub Air France ; construction d'un parc de stationnement automobile enterré de proximité de 2.000 places ; création de voies rapides de dégagement permettant d'augmenter la fréquence des mouvements d'avions, et d'aires de stationnement d'avions.

TOULOUSE

Aménagement des halls 1 et 2 de l'aérogare ; aires de stationnement avions éloignées Blagnac I et II ; construction d'un parc de stationnement automobile en silo.

BÂLE-MULHOUSE

Aires de manoeuvre et de stationnement d'avions ; extension des installations terminales passagers ; installations techniques diverses dont station de cogénération.

BORDEAUX

Travaux afférents à la mise en place d'un contrôle à 100 % des bagages de soute ; construction d'un parc de stationnement automobile à étages.

STRASBOURG

Reconstruction de la piste sur 2.400 mètres ; réaménagement de l'aérogare en vue de la mise en place d'un contrôle à 100 % des bagages de soute et reconstruction de l'aérogare fret dans le cadre de la reconversion de l'ancienne base aérienne militaire ; extension des aires de stationnement d'avions et des parcs de stationnement automobile.

NANTES

Travaux pour la mise en œuvre du contrôle à 100 % des bagages de soute ; construction d'un bâtiment pour les moyens généraux.

MONTPELLIER

Extension de l'aérogare passagers ; renforcement de la piste principale et aires de stationnement avions ; extension des parcs de stationnement automobile.

AJACCIO

Achèvement de la première phase et réalisation de la seconde phase d'extension de l'aérogare ; renforcement et réfection des voies de circulation et des aires de stationnement d'avions.

B. DEUX DÉFIS POUR LES PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES : LA LIBÉRALISATION DE L'ASSISTANCE EN ESCALE ET LA SUPPRESSION DU DUTY-FREE INTRACOMMUNAUTAIRE

1. La libéralisation de l'assistance en escale

Pour qu'un avion puisse voler et transporter des passagers, il a besoin de toute une série de services au sol, concomitants à son exploitation : enregistrement et embarquement des passagers, gestion des bagages, nettoyage de cabines, approvisionnements divers (carburant, nourriture...). Cet ensemble de prestations est désigné par le vocable d'« assistance aéroportuaire ».

La directive du Conseil sur l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la communauté a été adoptée le 15 octobre 1996. Cette directive libéralise le marché de l'assistance. Son objectif fondamental est de garantir des services de qualité et un niveau de prix acceptable pour toutes les parties intéressées, en permettant aux usagers d'avoir le choix entre plusieurs prestataires de service.

La directive a été transposée dans le droit français par :

- le décret de transposition n° 98-7 du 5 Janvier 1998 (et son annexe définissant les services concernés),
- le décret d'application n° 98-211 du 23 Mars 1998,
- l'arrêté du 18 Mars 1998 relatif aux demandes d'agrément d'organismes de service d'assistance en escale dans les aérodromes.

L'application de la directive se traduit, sauf dérogation accordée pour des contraintes d'espace ou de capacité disponible, par :

- l'ouverture de l'auto-assistance le 1^{er} janvier 1998, totalement côté gare et partiellement côté piste ;
- la libéralisation de l'assistance aux tiers le 1^{er} janvier 1999, totalement côté gare et partiellement côté piste.

Le 1^{er} janvier 2001, l'un des partenaires autorisé pour l'assistance aux tiers côté piste devra être indépendant de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des compagnies majeures opérant sur l'aéroport.

La directive européenne est donc venue redéfinir le cadre juridique d'exercice de l'activité d'assistance qui jusqu'alors était globalement partagée, sur les plates-formes parisiennes, entre AIR FRANCE, ADP et l'auto-assistance, cette dernière étant surtout développée pour les services aux passagers.

Ainsi, en 1999, pour les aéroports parisiens, si l'on exclut le trafic propre d'AIR FRANCE, la part de marché d'ADP pour les services aux passagers est d'environ 30% et celle pour les services à l'avion d'environ 55%. Il s'agit donc d'un défi de taille pour l'établissement public.

D'autres plates-formes, comme Lyon-Satolas par exemple, étaient déjà organisées différemment.

Concrètement, quel que soit leur statut, les entreprises candidates pour être prestataires de services d'assistance, doivent obtenir un agrément délivré par l'autorité préfectorale assurant la police de l'aérodrome où elles souhaitent opérer. Les agréments sont octroyés pour cinq ans et nécessitent le respect de clauses financières, sociales et techniques.

Pour les services en aérogares, la libéralisation est complète depuis le 1^{er} janvier 1998 : tout prestataire agréé (ou la compagnie pratiquant l'auto-assistance) peut assurer le passage, le fret ou l'assistance administrative d'une compagnie.

L'ouverture à la concurrence est plus progressive pour l'assistance sur les pistes. En outre, comme le texte de la directive le permet, une limitation du nombre d'intervenants peut être posée pour certains services, si elle laisse subsister au moins un opérateur juridiquement indépendant du gestionnaire d'aéroport et de la compagnie dominante.

Dans ce contexte, marqué en outre par une pression grandissante des compagnies sur les coûts et le développement des alliances de compagnies, ADP s'est fixé comme objectif de maintenir une activité d'assistance en escale forte au sein de l'entreprise.

L'entreprise craint toutefois de grandes difficultés pour les mois à venir, avec une diminution de parts de marché et une forte tension sur les tarifs pratiqués avec la clientèle que l'entreprise conservera.

2. La suppression des ventes hors taxes intra-communautaires

● Le refus de différer la suppression des ventes en duty-free

Malgré une vigoureuse protestation de votre commission pour avis, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 1999, de voir appliquée, sans transition et sans préparation, la suppression des ventes hors taxes intra-communautaires, relayée par le premier ministre et le Président de la République à la veille du sommet européen de Cologne, en juin dernier, **aucun sursis n'a finalement été obtenu pour la suppression du duty-free intra-communautaire**, qui est entrée en vigueur au 1^{er} juillet 1999.

La Commission européenne a en effet rejeté la proposition qui lui était faite par le Conseil européen de Vienne (décembre 1998) d'envisager une prorogation limitée des dispositions transitoires autorisant le commerce intra-communautaire hors taxes. **Cette prorogation aurait nécessité l'unanimité des Etats-membres, ce qui était rendu impossible par la position de certains pays, notamment du nord de l'Europe.**

Afin de rappeler les enjeux de cette questions, l'encadré suivant détaille les principaux chiffres du secteur des ventes hors taxes en Europe :

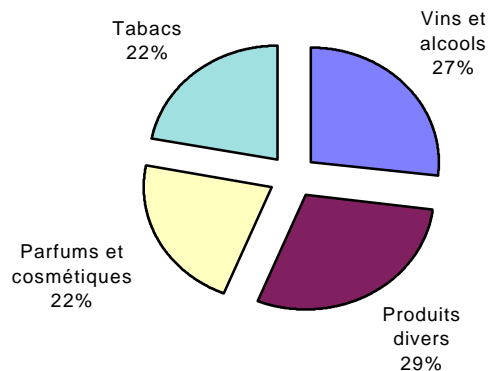
LES VENTES HORS TAXES EN EUROPE

● **Un chiffre d'affaires total** de 5,8 milliards d'euros en 1996, dont 71 % (4,1 milliards d'euros) concerne les ventes intra-communautaires.

● **Trois grands canaux de distribution** existent pour les ventes hors taxes intra-communautaires :

- ferries : 51 % des ventes,
- aéroports : 39 % des ventes,
- compagnies aériennes : 10 % des ventes.

● **Les produits concernés sont :**



● Les boutiques et les activités de vente hors taxes procureraient de **l'emploi à 140.000 personnes** en Europe, dont environ **100.000 emplois** liés aux ventes intra-communautaires.

● La Commission européenne indique qu'« *Il est difficile de ventiler les emplois par catégorie de produits. Etant donné que les produits soumis à accises (alcool et tabac) représentent 49 % du total des ventes hors taxes intra-communautaires, ce sont les salariés de ce sous-secteur qui pourraient être les plus touchés par la suppression du régime dérogatoire* ».

Source : Commission européenne

Dans une communication¹ au Conseil -qui fit un certain bruit- la Commission a en effet estimé que l'incidence potentielle sur l'emploi d'une décision de report de la suppression de ventes hors taxes n'était pas avérée, considérant que :

– pour beaucoup de produits, les ventes continueront à exister après la suppression des ventes hors taxes, même si elles pourront se déplacer vers les commerces normaux, sans diminuer au total, un impact négatif sur le secteur de la production étant, au sens de la Commission, peu probable ;

– les effets négatifs seront limités dans le temps et circonscrits à certaines zones géographiques et à certains secteurs économiques (l'activité portuaire et certaines lignes de ferry sont en particulier touchées), alors que la Commission estime qu'il y aura, à moyen terme, création nette d'emplois.

¹ Communication de la Commission au Conseil concernant les conséquences pour l'emploi de la décision de supprimer les ventes hors taxes aux voyageurs intra-communautaires.

En conséquence, rejetant les différentes hypothèses (prorogation limitée dans le temps ; prorogation limitée dans le temps et ne bénéficiant qu'à certains secteurs ; introduction seulement progressive des droits d'accises sur les alcools et les tabacs...), la commission a considéré que :

« Une prorogation des aménagements relatifs aux ventes hors taxes ne traiterai pas d'une façon efficace les problèmes d'emploi d'une nature limitée et spécifique (...). Il s'agirait d'un instrument d'une portée trop vaste et qui serait assez coûteux, eu égard à l'impact limité de l'abolition des ventes hors taxes intra-communautaires sur l'emploi ».

La Commission a estimé que seuls des instruments ciblés -comme les fonds structurels européens, par exemple- représentent une réponse adéquate à un problème qu'elle juge « *d'ampleur locale ou régionale* ».

Votre rapporteur pour avis estime cette réponse insuffisante dans le cas français, le Nord de la France -région touchée au premier chef- étant en effet de surcroît en passe de perdre son éligibilité à l'objectif 1 des fonds structurels pour la période 2000-2006.

Rappelons que, selon la notification effectuée en janvier 1999 à la Commission par le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, le nombre d'emplois concernés en France serait le suivant :

– région du Nord, zone de Calais et Bretagne : 1.500 pertes d'emplois envisagées pour les compagnies maritimes ; 600 emplois concernés dans les ports ; 2.500 emplois dans le secteur commercial ;

– région de Cognac : 2.500 emplois (production et commerce) ;

– autres zones de production des produits alcooliques : 290 emplois (production et commerce) ;

– industrie du parfum : 1.100 emplois (production et commerce) ;

– autres industries : 900 emplois ;

– **TOTAL : 9.390 emplois concernés.**

● **Les conséquences pour le secteur aérien**

La suppression des ventes hors-taxes intra-communautaires au 1^{er} juillet 1999 va probablement amputer les aéroports -au premier rang desquels ADP- d'une partie de leurs recettes commerciales, à hauteur d'environ 240 millions de francs annuels pour ADP, selon l'établissement, ce qui représente près de la moitié du résultat net de 1998.

Des actions spécifiques destinées à améliorer l'offre, en particulier dans les zones commerciales publiques, sont engagées pour atténuer l'impact de cette mesure. La refonte de la zone centrale d'Orly Ouest, destinée à présenter l'offre commerciale de façon plus attrayante et ainsi inciter à l'achat, s'inscrit par exemple dans cette démarche.

En outre, dans chaque aéroport, les boutiques seront de mieux en mieux adaptées aux faisceaux desservis en fonction des préférences et goûts particuliers que manifestent les passagers.

S'il est prématuré de dresser dès à présent un bilan des ventes aux passagers de l'Union Européenne, d'une part parce que la clientèle de juillet et août est très différente de celle des autres mois de l'année, d'autre part parce que la comparaison avec 1998 est rendue difficile par l'effet "Coupe du Monde", l'établissement public estime que, pour l'instant :

– les ventes d'alcools et de tabacs sont affectées à hauteur de 50% du chiffre d'affaires antérieur,

– les ventes de parfums sont maintenues en volume, le chiffre d'affaires étant toutefois touché par la remise corrélativement accordée à la clientèle,

– les ventes des autres produits sont moins affectées, surtout lorsque les opérateurs ont su réorienter leur offre de produits et mettre en avant une véritable politique de promotion des ventes.

ADP reste engagé dans la campagne que continue de mener l'AFCOHT (Association Française pour le Commerce Hors-Taxes) en faveur de la création de la notion d'« espace spécifique », régi par des conditions d'accès différentes de celles du marché local et où s'appliqueraient donc des règles différentes dans les relations entre fournisseurs et revendeurs, afin d'assurer la pérennité de l'activité commerciale en aéroport mais aussi sur les navires, dans les avions ou aux terminaux du tunnel sous la Manche.

II. LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

A. *L'ABANDON DU PROJET DE SPÉCIALISATION DE L'AÉROPORT D'ORLY*

La concertation sur l'avenir d'Orly et sa spécialisation éventuelle a finalement débouché sur un abandon du projet de limitation à 5.000 km (hors DOM) des vols au départ ou à destination de cet aéroport.

Pour éclairer sa décision et devant les vives réticences exprimées, çà et là, à son projet, le Gouvernement a commandé à un cabinet de consultants une « *étude de l'impact de la mise en œuvre de la complémentarité des aéroports parisiens* », dont la synthèse a été rendue publique par le ministre le 21 mai dernier.

Cette étude détaille les conséquences de l'éventuelle spécialisation d'Orly. Ainsi, votre rapporteur pour avis juge-t-il utile d'en rappeler les principales conclusions.

1. La problématique : un aéroport saturé en nombre de mouvements

L'aéroport d'Orly est saturé depuis que le plafond des 250.000 créneaux attribuables annuellement, fixé en 1994, a été atteint, dès 1995. Pour la saison été 1997, aucun créneau n'a par exemple été disponible pour de nouvelles attributions.

Le nombre de demandes de créneaux restant important, une solution pour utiliser au mieux ces créneaux a été envisagée par le Gouvernement : celle d'une complémentarité aéroportuaire entre Orly et Roissy, qui consisterait à n'autoriser à Orly que les vols de moins de 5.000 km et les vols de et vers les DOM-TOM.

Votre rapporteur pour avis estime, quant à lui, que la limitation en termes de niveaux sonores annuels aurait été un instrument de régulation plus pertinent et moins pénalisant pour l'activité de la plateforme qu'une limitation en termes de mouvements annuels.

L'étude d'impact précitée rappelle que l'aéroport d'Orly a d'ores et déjà une activité centrée sur le court et moyen courrier : les vols de plus de 5.000 km (hors DOM-TOM) ne représentent que 3 % des mouvements et 5 %

des passagers, alors que 77 % du trafic point-à-point entre Paris et la Province se fait aujourd'hui par Orly.

Cette étude analyse, en outre, la nature des demandes insatisfaites sur cet aéroport :

● **53 % des demandes de créneaux insatisfaites sont des demandes pour des dessertes métropolitaines :**

- les demandes d'augmentation de fréquence sont les plus nombreuses ;
- d'autres demandes concernent l'arrivée d'un nouveau transporteur pour une destination déjà offerte à Orly ;
- d'autres visent à protéger davantage de créneaux dans le cadre des obligations de service public (dessertes d'aménagement du territoire par exemple).

● **41 % des demandes insatisfaites concernent l'Union Européenne et la Suisse :**

- les demandes pour des ouvertures de lignes sont nettement majoritaires ;
- d'autres demandes concernent des augmentations de fréquence ;
- d'autres concernent des vols charters.

Ces éléments confortent a priori la logique de la spécialisation d'Orly, défendue l'an passé par votre commission pour avis.

Plusieurs éléments nouveaux intervenus au cours de l'année 1999 ont toutefois quelque peu modifié les paramètres d'analyse.

Ainsi, les modifications des programmes des compagnies ont eu pour effet de permettre la réutilisation d'environ 10.000 créneaux.

Les déménagements de Tower Air et de Middle East Airlines vers Roissy rendent utilisables leurs 1.045 créneaux utilisés en 1998. Surtout, **le départ d'Américan Airlines d'Orly a** pour impact la libération de 3.700 créneaux à Orly. Parallèlement, **Air France** a transféré ses vols vers le Maghreb à Roissy et réutilise les 5.400 créneaux rendus disponibles à Orly pour des liaisons en Métropole et vers l'Union européenne.

Dans ces conditions, la limitation à 5.000 kilomètres des vols en provenance ou à destination d'Orly ne libérerait que peu de créneaux supplémentaires par rapport à ceux spontanément libérés, le ministre ayant cité le chiffre de 600 créneaux, soit 0,24 % du total, l'équivalent annuel d'une fréquence quotidienne. Le ministre a, en conséquence, jugé qu'il n'était pas nécessaire de maintenir sa proposition de spécialisation de l'aéroport d'Orly.

2. Les solutions proposées par le Gouvernement pour assurer l'avenir d'Orly

Face à la menace de la décroissance de l'activité de l'aéroport d'Orly, et à l'issue de deux tables rondes tenues respectivement les 14 décembre 1998 et 21 mai 1999, le Gouvernement a annoncé une série de 20 mesures pour le développement d'Orly, rappelées dans l'encadré ci-après :

Les 20 mesures pour le développement d'Orly

1. Stabilisation et développement de l'emploi public (maintien des emplois d'Air France et ADF sur Orly, augmentation de l'effectif de la DGAC à Athis Mons) ;
2. Mesures pour favoriser le recours à des avions de plus grande capacité (extension envisagée à l'ensemble de la journée des obligations de capacité minimum des avions imposées aux heures de pointe) ;
3. Renforcement des liaisons d'Air-France avec les Antilles à partir d'Orly (rapatriement des vols Antilles de Roissy à Orly) ;
4. Création d'un Gouvernement d'intérêt Public-emploi (GIP emploi) entre l'ANPE, les collectivités locales et les représentants économiques ;
5. Création d'un observatoire pour l'emploi ;
6. Création d'une agence de développement économique ;
7. Première mesure fiscale en faveur des communes (principe d'un fonds de répartition des ressources fiscales liées à la plate-forme à inscrire dans le projet de loi de finances pour 2000) ;
8. Mise en service de l'extension Ouest du Trans Val-de-Marne en 2002 et lancement d'une étude pour l'extension Est ;
9. Etude pour définir le tracé du tramway Villejuif-Rungis-Orly-Juvisy ;
10. Début des travaux de la déviation de la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges ;
11. Amélioration du barreau ferroviaire Massy-Valenton ;
12. Création d'une correspondance entre le RER C et Orly Val ;
13. Création d'une gare TGV à Rungis la-Fraternelle pour assurer une liaison rapide et directe entre Orly et Roissy ;
14. Plafonnement individuel, par compagnie, des mouvements des avions de chapitre 2 ;
15. Sanction du non-respect des procédures de moindre bruit ;
16. Etablissement d'un code de bonne conduite entre tous les professionnels du transport aérien ;
17. Elaboration d'une charte de qualité de l'environnement sonore ;
18. Révision du plan d'exposition au bruit ;
19. Amélioration des conditions d'octroi des aides à l'insonorisation des logements riverains ;

20. Modification du plan de Gêne Sonore (PGS).

Source : Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement.

B. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

1. Le bruit, principale pollution du monde moderne

Comme le montre l'enquête annuelle de l'INSEE sur les conditions de vie des ménages, le bruit est l'une des premières nuisances ressenties par nos concitoyens dans leur vie quotidienne.

Votre commission pour avis souhaite toutefois préciser qu'il serait extrêmement réducteur d'en conclure que le transport aérien porte seul la responsabilité de la gêne sonore. Les études et les différents rapports sur le sujet montrent à l'évidence qu'il n'en est rien, le bruit de la circulation routière arrivant en tête des enquêtes d'opinion, car elle gêne 33 % des ménages. Gardons-nous donc de faire du transport aérien un bouc émissaire des pollutions sonores !

a) Quelques explications sur les origines du bruit des avions

Les bruits liés au moteur

Pour les avions à réaction en vol, on peut décomposer le bruit des groupes motopropulseurs en bruit « de jet » lié à **l'expulsion des gaz** à l'arrière du moteur et en **bruits internes**, eux-mêmes liés aux parties tournantes du moteur (soufflantes amont et aval, compresseur et turbine) ainsi qu'au bruit de la combustion.

● **Le bruit de jet** est dû à la génération de fortes turbulences dans la zone où les gaz chauds à haute pression éjectés de la tuyère du moteur se mélangent à l'air ambiant. Le bruit de jet est un bruit à large bande, qui est fonction croissante du diamètre de la tuyère et de la vitesse d'écoulement du jet. Il est plus marqué à l'arrière. Il a été fortement réduit dans les moteurs modernes à double flux de gaz, à grand diamètre et à basse vitesse d'éjection.

● **Le bruit des parties tournantes du moteur** est caractérisé par la présence de bruits de « raies » qui se superposent à un bruit à large bande. Ce bruit est plus marqué à l'avant du réacteur.

● **Le bruit de combustion** est attribué à des fluctuations volumétriques du gaz en expansion, causées par une combustion non stable du kérosène. Il est difficile à dissocier du bruit de jet dans le spectre de bruit.

Le bruit aérodynamique est dû aux turbulences aérodynamiques créées autour de l'avion. Le bruit des volets, des becs et du train d'atterrissage en sont des exemples. Compte tenu des progrès réalisés sur les moteurs, **cette source de bruit devient aussi importante que le bruit du moteur, notamment en phase d'atterrissage.**

b) Des progrès importants réalisés depuis 20 ans

En 30 ans, la recherche et les progrès technologiques réalisés sur les moteurs ont permis de réduire d'un peu plus de 20 décibels le bruit des avions à réaction. **Ainsi, un avion équipé de réacteurs conçus au début des années 60 produisait un bruit équivalent à 125 Airbus A320. La zone exposée à un bruit de 85 dB(A) au décollage a été réduite par plus de huit fois entre un avion des années 1970 et un avion des années 1990.**

Ces progrès ont pu être obtenus par l'augmentation du « taux de dilution » : le flux d'air chaud et rapide dans le moteur est doublé par un flux d'air froid et plus lent qui limite l'effet de « déchirement » lors de l'éjection des gaz à l'arrière du moteur.

De même, des mélangeurs mixent air froid et air chaud à l'intérieur même de la nacelle du moteur, ce qui réduit le bruit.

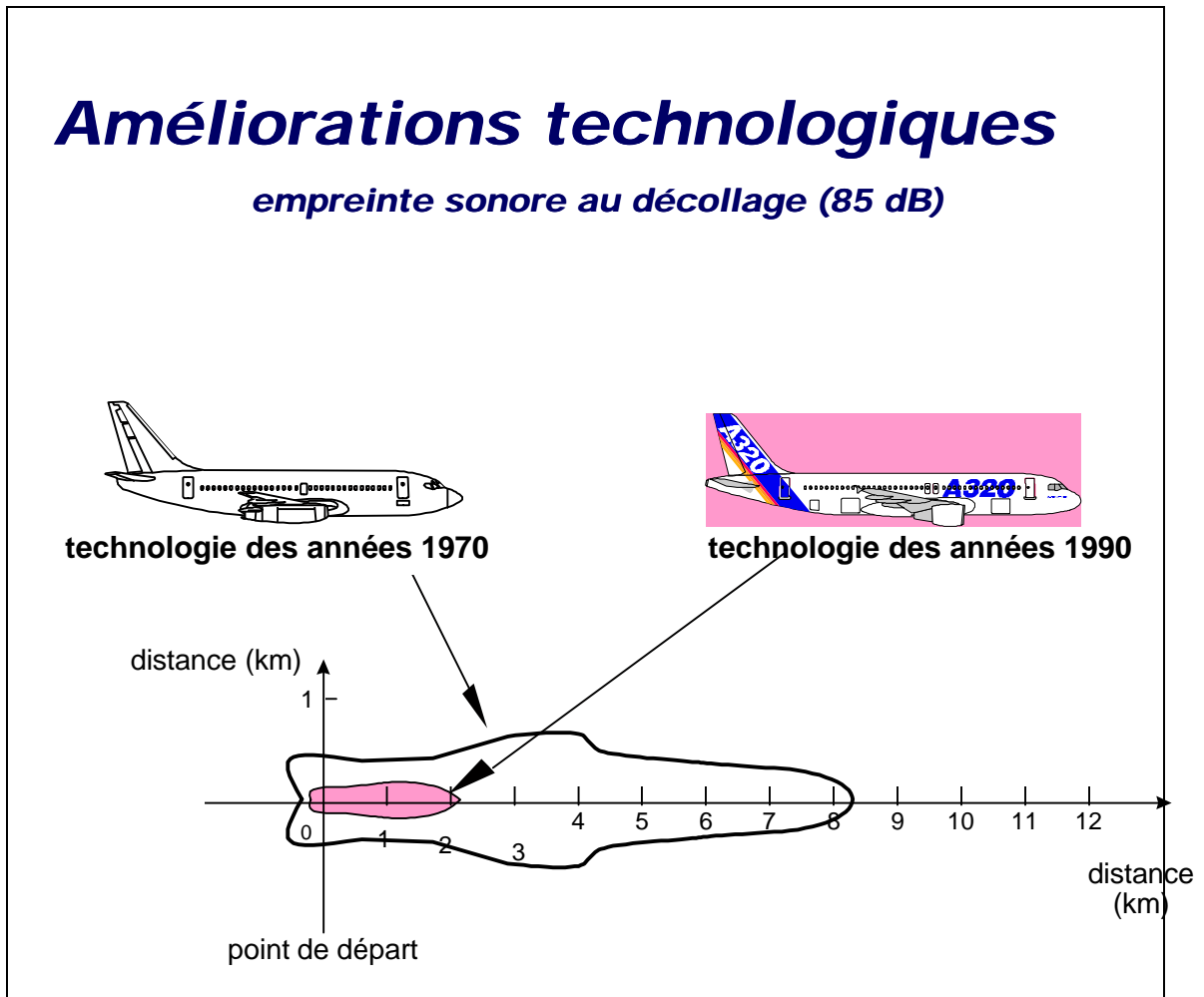
Le bruit émis à l'intérieur du moteur a pu être « piégé » à l'aide de parois absorbantes dont on tapisse désormais l'intérieur de la nacelle.

Les schémas suivants permettent de visualiser les progrès effectués en termes de réduction de l'emprunte sonore au sol ces vingt dernières années.

ÉVOLUTION DE L'EMPRUNTE SONORE DES MOTEURS

Améliorations technologiques

empreinte sonore au décollage (85 dB)



Source : Airbus industrie

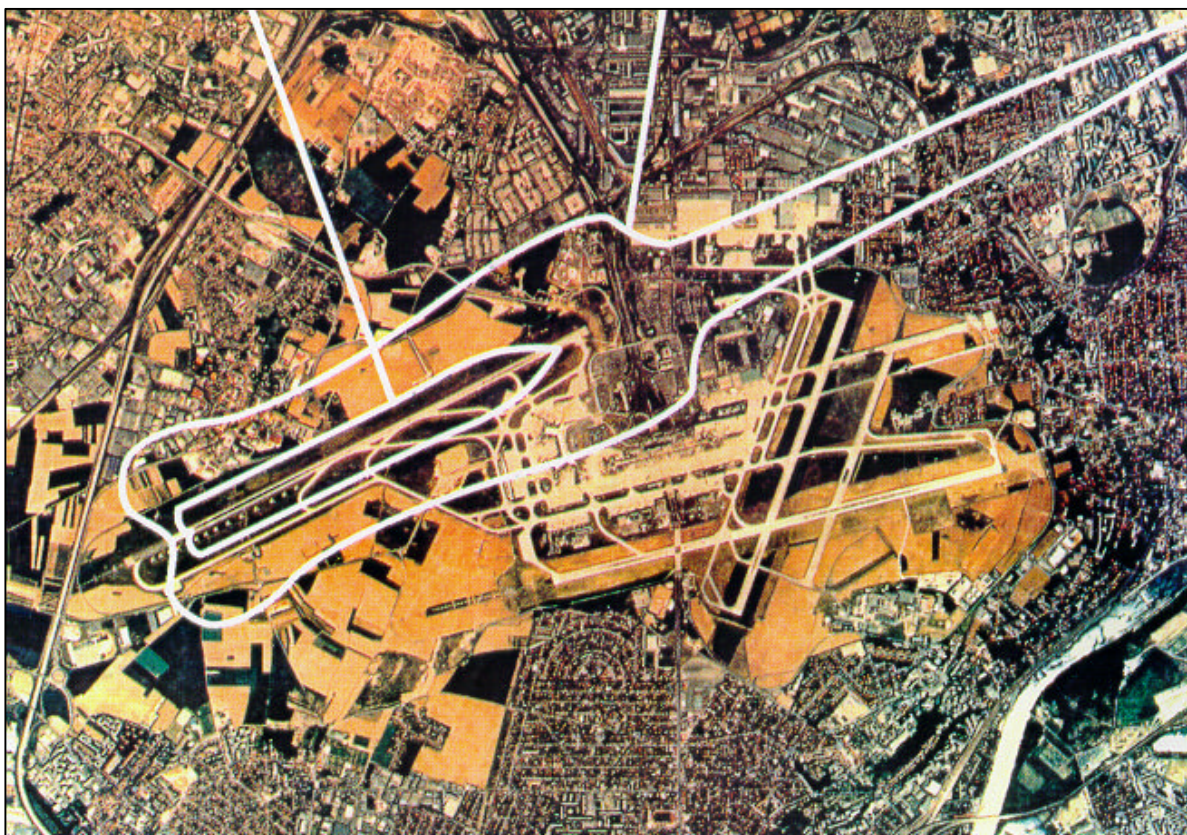
Si on transpose cette courbe à l'aéroport de Paris-Orly, on obtient la carte suivante, qui montre bien la réduction de l'empreinte sonore au sol entre deux types d'appareils :

AEROPORT DE PARIS-ORLY

Comparaison des empreintes au sol (85 Db(a))

A320

B 727- 200



Source : Airbus Industrie

L'effort de recherche se poursuit pour réduire le « bruit à la source », notamment pendant les **phases de survol et d'approche** qui génèrent le plus de nuisances.

On distingue désormais la réduction passive du bruit de la **réduction active**, qui consiste à générer électroniquement des « contre-bruits, » émis par des haut-parleurs au niveau de l'entrée d'air du moteur, sur la même fréquence, mais en opposition de phase, afin d'aboutir à une neutralisation

acoustique. Ce contrôle acoustique « actif » devrait permettre de poursuivre dans la voie des progrès à accomplir.

C'est pour accélérer cette marche vers la réduction des nuisances sonores aériennes qu'a été adoptée la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

2. La mise en place de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

Comme votre rapporteur pour avis l'indiquait l'an passé, la concertation menée à l'occasion de l'extension de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a montré que le développement des infrastructures, nécessaire à la croissance du transport aérien, ne pouvait être mis en œuvre que dans le cadre d'une politique de transparence et de concertation avec les riverains en ce qui concerne les nuisances sonores. A cet effet, le Ministre de l'Équipement, des transports et du logement s'est engagé, reprenant en cela une proposition de la mission « Douffiagues » à laquelle votre rapporteur pour avis avait eu l'honneur d'appartenir, à ce qu'une autorité indépendante soit mise en place pour intervenir dans la mesure et le contrôle de ces nuisances. De cet engagement a résulté l'adoption de la loi précitée du 12 juillet 1999.

Votre rapporteur pour avis ne reviendra pas sur le détail des dispositions adoptées, sauf pour rappeler **l'importante contribution au débat de votre Haute Assemblée** et pour indiquer que le dispositif finalement adopté vise à satisfaire trois objectifs :

– Le premier est de mettre en place une **véritable haute autorité en matière de nuisances sonores aéroportuaires**, dont l'indépendance et l'impartialité sont incontestables.

Outre sa qualification législative d'autorité administrative indépendante, la nouvelle « Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires » (ACNUSA) est composée d'un président nommé par décret pris en conseil des ministres, de deux membres respectivement désignés par le président du Sénat et par le président de l'Assemblée nationale et de 5 experts en matière d'acoustique, de gêne sonore, de santé humaine, d'aéronautique et de navigation aérienne, nommés par décret pris en conseil des ministres. L'indépendance des membres de cette institution est garantie par une durée de mandat relativement longue de 6 ans et par la mise à disposition d'un budget propre. Elle est renforcée par des clauses de non-renouvellement, d'absence de

possibilité de révocation et d'incompatibilité du mandat avec la détention de certaines fonctions et intérêts.

– Le deuxième objectif est de lui donner un champ d'action plus étendu, en la dotant d'une compétence élargie en ce qui concerne l'ensemble des aérodromes visés par l'article 266 septies du code des douanes, c'est-à-dire Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Nice, Marseille, Toulouse, Lyon-Satolas, Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg.

– Le troisième objectif est de doter cette autorité d'un **devoir d'information des riverains** et parallèlement, d'un pouvoir **d'élaboration de prescriptions techniques** concernant en particulier les dispositifs de mesure du bruit et de suivi des trajectoires implantés aux abords des aérodromes.

La loi précitée du 12 juillet 1999 prévoit en outre que l'Autorité pourra, sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, **prononcer des amendes administratives** d'un montant maximum de 80.000 francs pour une personne morale et de 10.000 francs pour une personne physique, à l'encontre des contrevenants aux règles instituées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour la protection de l'environnement des aérodromes.

La loi dispose, par ailleurs, que l'autorité doit être mise en place dans les 6 mois suivant sa date de promulgation, soit **avant le 12 janvier 2000**. D'ores et déjà, une ligne budgétaire créditée de 5 millions de francs est prévue pour son fonctionnement dans le budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement pour l'année 2000.

Votre rapporteur pour avis aimerait avoir des précisions du Gouvernement quant à la date de mise en place effective de cette institution.

Conformément au souhait du législateur, **votre commission pour avis souhaite que l'ACNUSA puisse rapidement répondre aux attentes qu'a fait naître l'adoption du projet de loi.**

3. Les modifications du droit de l'urbanisme au voisinage des aéroports introduites à l'initiative du Sénat

a) *La nécessité de mieux informer les riverains*

Les entretiens, nombreux, qu'a eu votre rapporteur pour avis à l'occasion de la discussion du projet de loi portant création de l'ACNUSA ont mis en évidence combien de problèmes de voisinage auraient pu être évités si l'urbanisme avait été mieux maîtrisé aux abords des aéroports. **Qui ne se rappelle l'isolement initial de l'aéroport de Roissy lors du lancement de sa construction ?** Lors de sa création, il avait été prévu que l'aéroport évoluerait graduellement jusqu'à fonctionner avec cinq pistes. Le plan de réservation foncière avait d'ailleurs été défini dans cette perspective. Quelle n'a pourtant pas été l'opposition -au demeurant fort compréhensible- des riverains présents lors de la création de l'aéroport, ou s'y étant installés depuis, en dépit du voisinage des installations, à la construction de deux nouvelles pistes, finalement décidée en 1997 !

Certains ont pu s'émouvoir de cette farouche opposition des riverains, qui n'a pas été sans retarder le projet d'extension de l'aéroport de Roissy, considérant que les habitants des zones concernées étaient nécessairement informés des risques qu'ils encouraient d'être soumis à certaines nuisances sonores.

Or, s'il est vrai qu'un certain nombre d'entre eux ont consciemment choisi de vivre dans ces zones et ont le plus souvent acheté ou loué leur logement à des prix avantageux, en raison de sujétions présentes ou futures, force est de constater que d'autres ont choisi leur lieu de résidence sans être nécessairement informés des perspectives de développement de l'aéroport ou du plan d'exposition au bruit.

C'est pourquoi votre rapporteur pour avis a souhaité que la discussion du projet de loi précité portant création de l'ACNUSA soit l'occasion de prendre les mesures législatives permettant d'informer pleinement les riverains de Roissy et des autres aérodromes d'importance des risques de nuisances sonores, à l'instar des politiques suivies en la matière dans certains pays étrangers (aux Etats-Unis, par exemple).

Le fait de se soumettre à ces risques en toute connaissance de cause rend d'ailleurs beaucoup moins compréhensible l'opposition éventuelle de riverains à une situation ou à un projet connu d'eux.

C'est pourquoi votre rapporteur avait déposé une proposition de loi¹ qui, s'inspirant de règles existantes en droit de la consommation, avait pour double objet :

– d'obliger contractuellement le vendeur ou le bailleur d'un bien immobilier situé dans le **périmètre d'un plan d'exposition au bruit, à stipuler explicitement dans le contrat de vente ou de location** que le bien se trouve exposé à des nuisances sonores d'origine aérienne et à préciser la nature de cette exposition en indiquant le type de zone -tel que défini à l'article L.147-4² du code de l'urbanisme- où il se trouve localisé ;

– d'obliger contractuellement le vendeur ou le bailleur d'un bien immobilier situé dans **un rayon élargi par rapport au plan d'exposition au bruit**, pour les 9 principaux aéroports, à stipuler explicitement dans le contrat de vente ou de location que le bien se trouve localisé dans un tel périmètre.

b) Le souhait de doter l'Etat de moyens d'action adaptés

Votre rapporteur pour avis a également considéré que l'insuffisance des moyens légaux à la disposition notamment de l'Etat expliquait sans doute également en partie l'insuffisante maîtrise de l'urbanisation constatée dans certaines zones très exposées aux nuisances sonores, et a complété le dispositif de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.

Il lui est par exemple apparu utile de permettre à l'Etat d'appliquer par anticipation les prescriptions urbanistiques dans les zones en cours d'inclusion dans le plan d'exposition au bruit (PEB) quand celui-ci est en cours de révision, par exemple.

Votre commission a adopté des amendements à cet effet insérant des articles additionnels au projet de loi précité.

c) Les dispositions finalement retenues dans la loi du 12 juillet 1999

Les propositions de votre commission ayant été acceptées dans leur principe par l'Assemblée nationale, le texte de la loi du 12 juillet 1999 précitée a donc inséré plusieurs articles nouveaux au code de l'urbanisme :

¹ Proposition de loi n° 198 de M. Jean-François LE GRAND. Sénat 1998-1999.

² En effet, cet article indique que le plan d'exposition au bruit prévoit trois zones diversement exposées au bruit engendré par les avions : les zones de bruit fort (dites A et B) et la zone de bruit modéré (dite C).

● **Nouvel article L.147-5 : création d'une nouvelle zone D aux plans d'exposition au bruit et information des riverains.**

L'article 6 de la loi a rendu obligatoire pour les plus grands aéroports et possible pour les autres **la création d'une nouvelle zone D** dans les PEB, à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent être insonorisées. En outre, cet article indique que les contrats de location pour des immeubles situés dans une des zones du PEB doivent clairement et lisiblement indiquer la situation desdits bien.

● **Article L.147-7 : application anticipée des dispositions d'un plan d'exposition au bruit**

Déplorant l'absence d'outil préventif concernant d'éventuelles prescriptions urbanistiques dans les zones limitrophes des PEB susceptibles d'être incluses, en vertu d'une révision en cours, dans le futur périmètre de la zone C, le Sénat a souhaité que le représentant de l'Etat puisse, temporairement, étendre à ces zones les dispositions applicables aux zones C. Cette disposition s'applique également en cas de création d'un nouveau PEB et permet de faciliter la constitution de réserves foncières. C'est l'objet de l'article L.147-7 nouveau du code de l'urbanisme.

4. L'affectation de la taxe générale sur les activités polluantes au financement de la sécurité sociale : une confiscation de la taxe bruit ?

a) Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements riverains des aéroports

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements riverains des aéroports a été instauré par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Il est entré en application à la fin de 1994 avec la parution des différents décrets et arrêtés requis. Jusqu'au 1^{er} janvier 1999, ce dispositif était financé par une **taxe dite d'atténuation des nuisances sonores** (« **taxe bruit** »), perçue auprès des transporteurs aériens utilisateurs des aéroports concernés, et dont la gestion avait été confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), établissement public sous la tutelle des ministères chargés de l'Environnement, de la Recherche et de l'Industrie.

Selon les chiffres fournis par l'ADEME, de 1993 jusqu'à la fin de l'année 1998, le produit total de la taxe s'est monté à environ 256 millions de francs. Le montant total disponible pour l'aide aux riverains a été de 242 millions de francs. Les ressources provenant des aéroports parisiens dominent largement, représentant plus de 90 % du produit total de la taxe.

Le tableau ci-dessous présente le suivi des dossiers de demande d'aide acceptés en commissions consultatives d'aide aux riverains depuis la mise en place de l'aide jusqu'à la fin de l'année 1998 :

BILAN DE L'INSONORISATION DES LOGEMENTS

	1995	1996	1997	1998	1999 ⁽¹⁾
Nombre de logements insonorisés ⁽²⁾	2 150	1 428	1 196	719	1 760 ⁽¹⁾
Coût moyen de l'insonorisation	28,2 KF	32,4 KF	35,5 KF	47,9 KF	48 KF ⁽¹⁾
Dotation budgétaire ⁽³⁾	42 MF	43 MF	45 MF	60 MF	84 MF

⁽¹⁾ prévisions

⁽²⁾ correspondant aux décisions d'affectation des dépenses

⁽³⁾ jusqu'en 1998, il s'agit du produit net de la taxe affectée

L'économie de ce système a été partiellement remise en cause par la loi de finances pour 1999 et la loi de financement de la sécurité sociale pour 2000.

b) De la « taxe bruit » au financement de la sécurité sociale par la TGAP

La taxe d'atténuation des nuisances sonores est perçue depuis le 1^{er} janvier 1993 sur les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Satolas et Marseille-Provence, et depuis le 1^{er} janvier 1998 les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim et Mulhouse-Bâle, pour tout décollage d'aéronef de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes. Le calcul de la taxe prend en compte plusieurs facteurs :

- la masse maximale au décollage des aéronefs ;
- leur qualité acoustique (à cet effet, les aéronefs ont été classés en 5 groupes acoustiques, le groupe 5 correspondant aux appareils les moins bruyants) ;
- la période de la journée au cours de laquelle a eu lieu le décollage (les décollages de nuit, réalisés entre 22 heures et 6 heures, sont taxés deux fois plus lourdement que les vols de jour) ;
- la densité de l'urbanisation autour des différents aéroports (ces aéroports sont répartis en trois groupes selon que cette densité est peu, moyennement ou très importante).

Le taux et la formule de la taxe sont révisables par la loi de finances. Ainsi, pour faire face à la demande, la taxe a été augmentée au 1^{er} janvier 1996 sur les vols de nuit et les mouvements des avions les plus bruyants. La ressource, toutes choses étant égales par ailleurs, a été augmentée d'environ 20 %. La loi de finances pour 1998 a en outre institué le doublement en deux ans du produit de la taxe.

L'article 45 de la loi de finances pour 1999 a, quant à lui, fondu la taxe bruit dans la nouvelle la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP).

Votre commission pour avis s'était inquiétée, à l'époque, de cette mutation, qui distendait le lien établi en 1992 entre taxation des nuisances sonores aériennes et insonorisation des logements riverains. Elle avait également refusé l'amalgame opéré implicitement par la TGAP entre certains secteurs industriels lourds, générateurs de déchets industriels spéciaux, et transport aérien.

Votre commission pour avis ne peut donc que s'insurger du transfert, proposé cette année par le Gouvernement, de la TGAP, votée en loi de finances, sur la loi de financement de la sécurité sociale.

L'écologie, qui avait soi-disant sous-tendu la création de la TGAP, n'aura-t-elle donc été qu'un prétexte à la fabrication d'une « recette de poche » pour le financement de la protection sociale ?

C. VERS L'ANNONCE DE LA CONSTRUCTION DU TROISIÈME AÉROPORT EN RÉGION PARISIENNE ?

La croissance du transport aérien sur les plates-formes aéroportuaires parisiennes pendant la période 1986-1997 a été de l'ordre de 5 % par an. Elle devrait se poursuivre sur cette tendance, avec une croissance de l'ordre de 3,5 % par an en moyenne pour les 20 années à venir.

Dans ces conditions, la limite de capacité des plates-formes parisiennes pourrait être atteinte d'ici 10 à 15 ans, c'est-à-dire très rapidement vu les délais nécessaires à la construction des infrastructures aéroportuaires.

Face à cette situation, plusieurs évolutions, éventuellement complémentaires, sont certes envisageables, comme le desserrement sur les autres plates-formes parisiennes, le redéploiement d'une partie de la

croissance du trafic aérien sur les grandes plates-formes régionales, lorsque cela est possible, ou l'utilisation de l'intermodalité air-rail.

On voit toutefois mal comment pourra être évitée la question de la construction d'une nouvelle grande plate-forme aéroportuaire à situer dans le bassin parisien.

Votre commission pour avis souhaite obtenir une réponse du Gouvernement sur ce point essentiel.

CHAPITRE IV

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

L'industrie aéronautique occupe une place de choix dans le paysage industriel mondial. Pôle important d'activité économique, elle est également un enjeu politique.

Le secteur aéronautique français a fait l'objet, en 1999, d'une profonde mutation.

Pour relever le défi de la guerre commerciale féroce qui l'oppose aux Etats-Unis, l'Europe avait lancé, en décembre 1997, un processus d'intégration ambitieux, bien qu'encore inabouti, semble en passe d'être relancé, autour du couple franco-allemand.

I. LA CONSTITUTION D'UN PÔLE AÉRONAUTIQUE FRANÇAIS : AÉROSPATIALE-MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Parallèlement -voire préalablement, comme l'avait affirmé votre commission pour avis s'agissant de la privation d'Aérospatiale- aux tentatives d'intégration industrielle au niveau européen, il était nécessaire de constituer un pôle aéronautique français au sein **d'une société unique** capable de rivaliser avec les plus grands concurrents du secteur, principalement américains.

La constitution de ce pôle, vivement souhaitée par votre Commission pour avis, s'est enfin effectuée en 1999, autour de la société Aérospatiale.

La première étape a été le transfert de la participation de l'Etat dans le capital de Dassault Aviation vers Aérospatiale. Ainsi, à compter du 30 décembre 1998, Aérospatiale a détenu une participation de 45,76 % dans le capital de la société Dassault Aviation.

La seconde étape a été constituée par la fusion des sociétés Aérospatiale et Matra Hautes Technologies. La nouvelle société Aérospatiale-Matra a officiellement vu le jour le 11 juin 1999. **Elle est désormais détenue en majorité par des intérêts privés, ce qui a permis de lever, comme le montrent les récents développements au plan européen (voir ci-après), un des principaux obstacles au rapprochement des**

entreprises françaises avec les partenaires européens potentiels et notamment avec l'allemand DASA.

L'encadré ci-après rappelle les principales étapes de la transformation d'Aérospatiale :

LE POINT SUR LA FUSION AÉROSPATIALE-MATRA HAUTES TECHNOLOGIES

Conformément à un accord passé le 15 février 1999 entre l'Etat et la société Lagardère SCA et dans le cadre des opérations de transfert au secteur privé d'Aérospatiale, il a été prévu que Lagardère SCA apporte à Aérospatiale les actions de la société Matra Hautes Technologies (MHT). L'arrêté du 25 mars, publié au JO du 27 mars, a fixé les modalités de ce transfert.

Fusion des sociétés par apport des titres MHT à Aérospatiale

Le 28 avril 1999, la Commission Européenne a autorisé l'apport des titres MHT à Aérospatiale.

Le 6 mai 1999, les Assemblées Générales Extraordinaires (AGE) respectives de Lagardère SCA et d'Aérospatiale ont approuvé l'apport des titres MHT à Aérospatiale.

L'AGE d'Aérospatiale du 6 mai 1999 a, notamment, décidé les opérations de capital suivantes et entériné les dispositions de l'arrêté du 25 mars 1999 :

– division par cinq du montant nominal des actions (55 345 594 actions d'une valeur nominale de 100 francs, ce qui portera le nombre d'actions à 276.727.970 (d'une valeur nominale de 200 francs) ;

– émission de 126.959.805 actions nouvelles de 20 francs de valeur nominale chacune avec une prime d'émission unitaire de 11,93057 par action, soit une prime globale de 1.514.703.049,51 en rémunération de l'apport de Lagardère SCA de 32.632.317 actions composant le capital de MHT.

En sa qualité de partenaire stratégique privilégié, **Lagardère SCA a consenti à l'Etat une garantie d'évolution du cours de l'action d'Aérospatiale Matra par rapport à l'indice CAC 40 sur une période de deux ans.** Au terme de cette garantie, Lagardère SCA versera à l'Etat une « soulte » d'un montant qui pourra aller jusqu'à 1,15 milliard de francs si l'évolution du cours de l'action est inférieure de 8 % à celle de l'indice CAC 40.

Introduction partielle en Bourse de la nouvelle société

Une fois les modalités juridiques et financières de la fusion définies, le processus **d'introduction en bourse d'une partie du capital** de la nouvelle société a pu être enclenché selon l'échéancier suivant :

7 mai 1999

Ouverture du pré-placement des actions Aérospatiale Matra

25 mai 1999	Fixation du prix de l'Offre à Prix Ferme (OPF) auprès des particuliers à 19,2 Euros et du prix du Placement Global (PGG) auprès des institutionnels à 19,6 Euros.	Garanti
-------------	---	---------

26 mai 1999	Ouverture de l'OPF	
-------------	--------------------	--

1 ^{er} juin 1999	Clôture de l'OPF	
---------------------------	------------------	--

4 juin 1999	1 ^{ère} cotation de l'action Aérospatiale Matra qui clôture en forte hausse à 22,35 Euros	
-------------	--	--

11 juin 1999	Règlement-livraison	
--------------	---------------------	--

74,1 millions d'actions ont été mises sur le marché, réparties à la vente entre les institutionnels (46 %), les particuliers (42 %) et les salariés de l'entreprise (12 %).

A l'issue de cette introduction en Bourse, la répartition du capital de la société Aérospatiale Matra est la suivante :

Etat (directement ou indirectement)	48 %
Lagardère SCA	33 %
Public	17 %
Salariés	02 % (dont 1,6 % pour les salariés d'Aérospatiale et 0,4 % pour les salariés de MHT)

Aérospatiale Matra est une société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance, soumise à la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

Bien qu'à majorité privé, le capital social de la Société Aérospatiale-Matra comprend une **action spécifique, ou « golden share », appartenant à l'Etat français**, qui confère à celui-ci les prérogatives suivantes :

– **approbation préalable** par le ministre chargé de l'économie de tout franchissement à la hausse des seuils de détention directe ou indirecte des titres, quelle qu'en soit la nature ou la forme juridique, représentant le dixième ou un multiple du dixième du capital ou des droits de vote de la Société Aérospatiale-Matra, par une personne physique ou morale, agissant seule ou de concert ;

– **nomination par décret**, sur proposition du ministre de la défense, d'un représentant de l'Etat siégeant au conseil de surveillance de la Société sans voie délibérative ;

– droit pour le ministre chargé de l'économie de **s'opposer aux décisions de cession ou d'affectation** à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques et aux participations majoritaires de la Société Aérospatiale-Matra au capital de diverses sociétés.

Cette restructuration française a permis au processus d'intégration européen de redémarrer, après des débuts pourtant incertains.

II. LES MUTATIONS DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE : UN PROCESSUS RELANCÉ

Les mutations en cours de l'industrie aérospatiale ont fait couler trop d'encre pour que votre rapporteur y revienne par trop longuement. Le rapport d'information¹ de notre collègue Yvon Collin, notamment, au nom de la Commission des finances du Sénat, a analysé de façon très détaillée les défis auxquels était confronté le secteur aérospatial européen.

Votre rapporteur se contentera de rappeler que les principaux éléments du contexte, qui permettent de mettre en perspective les évolutions en cours et ne détaillera que les développements les plus récents.

A. UNE INDUSTRIE EUROPÉENNE MORCELLÉE

1. Des handicaps structurels

Comme le fait observer un rapport² de la Commission européenne sur ce sujet, l'industrie aérospatiale européenne souffre des effets de plus en plus sensibles du cloisonnement persistant de ses structures industrielles.

La commission relève les trois handicaps suivants :

la complexité accrue des produits aérospatiaux se traduit par un accroissement tel des coûts et des risques financiers qu'ils dépassent les capacités des entreprises européennes, même les plus puissantes. Le nombre de leurs nouveaux programmes diminue donc ;

dans aucun Etat membre, le **marché national** de l'armement ni le soutien à la recherche n'approchent ce qu'ils sont aux Etats-Unis. Les marchés nationaux ne sont plus

¹ « L'industrie aéronautique européenne ou l'impératif de l'Union », rapport d'information n° 414, Sénat, juin 1999.

² « L'industrie aérospatiale européenne face au défi mondial », communication de la Commission, COM (97) 466 final.

capables d'assurer une base suffisamment solide pour soutenir un secteur aérospatial indépendant ;

les quelques entreprises européennes qui développent une large gamme de produits sont trop petites pour bénéficier des **économies d'échelle** dont profitent les géants américains.

2. Un secteur fragmenté

Malgré ces handicaps, le rythme des concentrations européennes est demeuré, contrairement aux Etats-Unis, très lent. En 1997, la Commission faisait ainsi observer qu'alors même que les marchés internes étaient plus étroits, il existait en Europe 6 producteurs d'avions civils (1 aux Etats-Unis), 6 fabricants d'avions de combat (2 aux Etats-Unis), 3 fabricants d'hélicoptères (3 aux Etats-Unis), 12 producteurs de missiles (4 aux Etats-Unis), au moins 6 gros fournisseurs d'électronique militaire (4 aux Etats-Unis) et 5 maîtres d'œuvre dans le domaine des satellites (4 aux Etats-Unis).

Même les plus grosses entreprises aérospatiales européennes ne représentaient, à cette date, qu'entre un quart et un cinquième de celles de leurs plus forts concurrents américains.

Par comparaison, **le mouvement de concentration très rapide** de l'industrie aérospatiale américaine a, par le jeu des fusions intervenues depuis 1980, conduit à la formation de quelques groupes puissants : là où existaient initialement une vingtaine de sociétés pour la conception et la production de systèmes aérospatiaux ne subsistaient plus que trois groupes en 1997. Les entreprises travaillent, en outre, dans une **large gamme d'activités** qui leur permet d'équilibrer leurs risques et de faire face au caractère hautement cyclique de ces marchés, tout en favorisant les transferts de technologie entre les différents secteurs.

3. Les atouts américains

Les forces du système américain de soutien à l'industrie aéronautique étant bien connus, votre rapporteur pour avis se contentera de les rappeler brièvement :

Un large marché domestique : comme l'indique le rapport précité de la commission des finances, le chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique américaine (755 milliards de francs en 1997) est plus de **deux fois plus élevé** que le chiffre d'affaires total européen. Cette disproportion a des conséquences immédiates :

– **le lancement de nouveaux programmes** bénéficie d'économies d'échelle qui améliorent intrinsèquement leur compétitivité ;

– **la dépendance aux exportations** est moindre ;

– l'importance de la **commande militaire américaine** (55,7 % du marché domestique contre 46,8 % en Europe) permet aux industriels américains de pouvoir compter sur un marché protégé de la concurrence extérieure.

Un soutien public non démenti

Le soutien public américain au secteur aéronautique est d'une redoutable efficacité. Outre **l'importance de la commande publique** américaine en la matière, citée ci-dessus, (la NASA et le budget spatial du département de la défense représentant, d'après la Commission européenne, dix fois les budgets spatiaux européens), c'est bien le soutien administratif et financier apporté au secteur qui s'avère décisif.

Du côté administratif, « **l'Advocacy center** », centre de promotion à l'exportation pour les entreprises américaines, s'est révélé extrêmement profitable au secteur aéronautique américain pour les ventes à l'étranger. Quant au **soutien financier public** à l'industrie a proprement parler, il apparaît **trois fois plus élevé**¹ Outre-Atlantique. Cet écart résulte largement d'un niveau de financement de la recherche américaine bien supérieur.

¹ D'après la Commission européenne, citée dans le rapport précité de M. Yvon Collin, page 47.

● **Du côté civil**, la Commission européenne indique que la Federal aviation administration dispose de 2 milliards de dollars du budget annuel pour la recherche aéronautique. En outre, 70 % du budget annuel de la NASA pour l'aéronautique (1 milliard de dollars) peut être considéré comme un soutien à l'industrie américaine des gros porteurs, soit quatre fois le soutien comparable fourni à la recherche par l'ensemble des Etats de l'Union européenne.

● **Du côté militaire**, bien que plus difficile à évaluer, le soutien public à la recherche s'élèverait, d'après la Commission européenne, à 20 milliards de dollars par an.

Surtout, les mécanismes d'aide à la recherche mis en œuvre aux Etats-Unis relèvent de la **subvention**, alors qu'en Europe, l'essentiel du soutien est accordé sous forme **d'avances remboursables**, par programmes, moins favorables pour les industriels.

Conscientes de ces faiblesses, et pour y remédier en ce qui concerne en tous cas la taille des sociétés européennes, les plus hautes autorités politiques européennes avaient lancé, le 9 décembre 1997, par une déclaration conjointe, un processus ambitieux devant aboutir à l'instauration d'une société unique intégrant l'ensemble des actifs de l'industrie aéronautique européenne.

B. LA TENTATIVE DE CONSTITUTION D'UNE ENTREPRISE AÉRONAUTIQUE UNIQUE EN EUROPE

1. L'appel des chefs d'Etat et de Gouvernements

L'appel des chefs d'Etat et de Gouvernements aux industriels comportait même un échéancier pour la remise d'un rapport sur le plan et le calendrier de la restructuration européenne.

Voici des extraits de la déclaration conjointe du Président de la République et du premier ministre français, du chancelier de la République fédérale d'Allemagne et du premier ministre du Royaume-Uni :

LA DÉCLARATION CONJOINTE DU 9 DÉCEMBRE 1997

« La France, l'Allemagne et le Royaume-Uni partagent un intérêt politique et économique essentiel à ce que l'Europe dispose d'une industrie aérospatiale et d'électronique de défense efficace et compétitive. Ceci permettra à l'Europe d'améliorer sa position commerciale dans le monde, de renforcer sa sécurité et de garantir qu'elle joue pleinement son rôle dans sa propre défense.

« Nous sommes convenus de la nécessité urgente d'une réorganisation des industries aérospatiale et d'électronique de défense. Ce processus devrait inclure, dans le secteur aérospatial, les activités tant civiles que militaire, et aboutir à une intégration européenne fondée sur un partenariat équilibré.

« En ce qui concerne le domaine aérospatial et des industries de défense connexes, nous nous félicitons du fait que plusieurs entreprises européennes, parmi lesquelles Daimler Benz, Aerospace, Aérospatiale et British Aerospace, aient déjà manifesté leur intention de regrouper leurs activités. Nous leur demandons de présenter pour le 31 mars 1998 un projet clair et un échéancier détaillé en vue de cette réorganisation et de cette intégration.

« Les premières étapes de ce processus d'intégration européenne civile et militaire devraient comprendre des progrès rapides dans la transformation d'Airbus en une société intégrée, dans le sens préconisé par les quatre présidents d'Airbus depuis le 13 janvier 1997 ».

A la suite de l'appel lancé par les responsables politiques, les industriels -Aérospatiale, British Aerospace, CASA et DASA- ont remis un premier rapport le 27 mars 1998, qui semble avoir dégagé des objectifs communs :

– **constitution nécessaire d'une société unique et intégrée**, l'European Aerospace and Defense Company (EADC) rassemblant les domaines des avions de transport civils et militaires, des avions de combat, des avions de missions spéciales, des hélicoptères, des lanceurs spatiaux et des infrastructures en orbite, des missiles tactiques et des systèmes aérospatiaux et de défense ;

– accord sur **les objectifs et l'organisation** de cette société, par secteurs d'activité.

Après avoir identifié trois options pour le processus de constitution de cette société, le rapport des industriels a finalement opté pour celle **d'une fusion des actifs en une seule étape**.

2. Les « hésitations stratégiques » de nos partenaires

Malgré la direction claire donnée par les Gouvernements, certaines initiatives de nos partenaires industriels européens ont directement contrarié le projet de constitution de l'EADC. Ces développements sont bien connus, ils ont soulevé en leur temps de vives inquiétudes, aussi votre rapporteur pour avis ne fera-t-il que les mentionner :

L'hypothèse d'un rapprochement BAe-DASA

Alors que les discussions sur la constitution de l'EADC avaient lieu entre BAe, DASA, CASA et Aérospatiale, les partenaires d'origine, ainsi qu'avec les industriels suédois et italien, **BAe et DASA entamèrent un dialogue bilatéral sur la fusion de leurs deux entreprises**, dont l'aboutissement aurait totalement remis en cause l'équilibre des partenaires et aurait donc sérieusement hypothéqué l'intégration européenne.

Votre commission pour avis avait exprimé, à l'époque, ses vives inquiétudes de voir ainsi marginalisée Aérospatiale.

Les négociations, en passe d'aboutir, échouèrent finalement.

La fusion BAe-GEC Marconi

En janvier 1999, les actifs d'électronique de défense de GEC, regroupés dans Marconi Electronic Systems, ont, à la surprise générale des autres partenaires -et notamment de DASA- été absorbés par BAe.

La nouvelle entité BAe-Marconi est devenue le premier acteur européen du secteur aéronautique et spatial et le troisième mondial. Sa particularité réside dans la prédominance militaire de ses activités et dans sa présence forte aux Etats-Unis.

Comme le fait remarquer le rapport¹ précité de notre collègue Yvon Collin, cette fusion « *apparue comme une demi-surprise, a constitué une initiative considérée, dans l'ensemble des pays européens, excepté la Grande-Bretagne sans doute, comme susceptible de constituer un obstacle sérieux sur la voie d'une intégration de l'industrie aéronautique européenne* ».

En dépit de ces revirements, et avec plusieurs mois de retard, la voie de l'intégration européenne semble à nouveau ouverte.

¹ Page 170.

3. La fusion Aérospatiale-Matra-Dasa

L'annonce, à Strasbourg le 14 octobre dernier, de la fusion entre Aérospatiale-Matra et Dasa, en présence de Lionel Jospin et de Gérard Schröder, a complètement relancé le processus d'intégration européenne.

Votre commission pour avis se réjouit de cette fusion, qui devrait se concrétiser d'ici au premier semestre 2000.

Le nouvel ensemble, l'EADS (European Aeronautic Defense and Space Company) couvrira toutes les activités aéronautiques : aéronautique civile, avions de combat, missiles, hélicoptères, lanceurs et satellites. 40 % du groupe seront cotés en Bourse, les 60 % restant étant gérés par un holding partagé à parts égales entre Daimler Chrysler, détenteur de DASA, d'une part et, côté français, entre l'Etat, Lagardère SCA et des investisseurs financiers.

La question reste posée de l'avenir de la participation de l'Etat français dans ce nouvel ensemble. Le Gouvernement a jusqu'à présent démenti tout désengagement ultérieur qui serait pourtant sans doute apparu logique en termes industriels et souhaitable à certains de nos partenaires.

La nouvelle société franco-allemande sera la plus importante en Europe dans le secteur aéronautique et spatial, avec un chiffre d'affaires de 19,8 milliards d'euros et un effectif de 89.000 salariés.

Troisième groupe mondial après Boeing et Lockheed Martin, l'EADS sera :

- numéro 2 mondial dans les avions civils (Airbus) ;**
- numéro 1 mondial dans les hélicoptères (Eurocopter) ;**
- numéro 1 mondial dans les lanceurs spatiaux (Ariane) ;**
- leader mondial dans les domaines des satellites, des avions militaires et des techniques de défense.**

Reste à déterminer quel sera l'avenir de Dassault aviation dans ce nouvel ensemble.

Votre commission pour avis se réjouit de ce dénouement, qui devrait, en outre, permettre de clarifier -enfin- l'avenir du groupement d'intérêt économique Airbus Industrie.

4. La relance du processus de transformation d'Airbus en société de plein exercice

● Un succès commercial et industriel...

L'année 1998 constitue la meilleure année en termes de prises de commandes pour Airbus Industrie, avec 556 commandes fermes brutes, contre 460 en 1997, précédent record. Après avoir massivement renouvelé leurs flottes court et moyen courriers, les compagnies aériennes devront désormais se consacrer au renouvellement des flottes longs courriers, à un rythme toutefois moins soutenu.

Le carnet de commandes d'Airbus Industrie a donc atteint un niveau historique avec 1.393 avions.

Avec 229 appareils en 1998, le nombre de livraisons a lui aussi atteint un niveau record, qui devrait être dépassé en 1999, 138 aéronefs ayant déjà été livrés au premier semestre, la montée en cadence de la production de la famille A320 conduisant le groupement à livrer environ 295 avions sur l'année entière.

●...qui devrait faciliter le déblocage du processus de transformation du GIE en société de plein exercice

Le succès industriel et commercial d'Airbus industrie, couplé avec le rapprochement Aérospatiale Matra-Dasa et, simultanément, Dasa-Casa, qui fera de la nouvelle société la détentrice à 80 % du GIE, devrait permettre d'envisager enfin une évolution du statut juridique du groupement, et sa transformation en société de plein exercice.

L'annonce de la fusion Dasa-Aérospatiale Matra a été l'occasion de rappeler cet objectif, les autorités politiques françaises soulignant que les partenaires ne souhaitent pas pour autant exclure la société britannique BAe -détentrice des 20 % restant- d'Airbus Industrie.

Votre commission pour avis souhaite une évolution rapide de ce dossier qui permette à Airbus de se consacrer sereinement au lancement de l'avion gros porteur A3XX.

Rappelons en effet qu'Airbus poursuit depuis plusieurs années l'étude de lancement d'une nouvelle famille d'avions de très grande capacité, permettant de mettre

fin au monopole très lucratif dont bénéficie Boeing avec le B747, sur un marché en forte croissance.

*

* *

Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la commission s'en est remise à la sagesse du Sénat quant à l'adoption des crédits consacrés à l'aviation civile et au transport aérien dans le projet de loi de finances pour 2000.