

N° 79

—
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1995.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1996, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIX

AVIATION CIVILE ET TRANSPORT AÉRIEN

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, *vice-présidents* ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, *secrétaires* ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdille, André Vallet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T. A. 413.

Sénat : 76 et 77 (annexe n°7) (1995-1996).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER - LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES	7
I. LE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	7
A. PRÉSENTATION D'ENSEMBLE	7
B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS	8
1. <i>Une hausse des recettes financée par un alourdissement de la pression fiscale pesant sur les acteurs du transport aérien</i>	8
2. <i>La répartition des dépenses est proche de celle retenue antérieurement</i>	9
II. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET GÉNÉRAL SOUS L'INTITULÉ « TRANSPORTS AÉRIENS »	10
III. LE FONDS DE PÉRÉQUATION DES TRANSPORTS AÉRIENS	11
CHAPITRE II - LE TRANSPORT AÉRIEN	13
I. LA LANCIANTE QUESTION DE L'AVENIR DES COMPAGNIES PUBLIQUES	13
A. AIR FRANCE : UN REDÉCOLLAGE TROP LENT ?	13
1. <i>Une conjoncture à nouveau favorable</i>	13
2. <i>Une situation toujours préoccupante</i>	14
B. AIR INTER : LA CONCURRENCE EST-ELLE MORTELLE ?	16
II. L'ESSOR ENCORE FRAGILE DES COMPAGNIES PRIVÉES	17
A. UNE PART CROISSANTE DU MARCHÉ AÉRIEN FRANÇAIS	18
B. UNE CERTAINE VULNÉRABILITÉ FINANCIÈRE	19
III. LE DANGER DU « DUMPING SOCIAL »	20
IV. L'AGGRAVATION DES RETARDS SUR LES VOLS INTÉRIEURS	23
CHAPITRE III - LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE	25
I. UN SECTEUR ENCORE ENLISÉ DANS LA CRISE	25
II. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES ENTREPRISES FRANÇAISES	27
A. AIRBUS INDUSTRIE	27
B. AÉROSPATIALE	28
C. LA SNECMA	29

III. LES QUESTIONS QUE PEUVENT INSPIRER L'EXAMEN DE LA SITUATION DU SECTEUR	29
A. LE CHANGEMENT DE STATUT JURIDIQUE D'AIRBUS INDUSTRIE.....	29
B. LE COURS DE CHANGE DU DOLLAR AMÉRICAIN.....	31
CHAPITRE IV - LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES	33
I. UNE CROISSANCE CONTRASTÉE DES ACTIVITÉS	33
A. LES AÉROPORTS PARISIENS.....	33
B. LES AUTRES AÉROPORTS FRANÇAIS.....	34
1. <i>Les plates-formes métropolitaines</i>	35
2. <i>Les plates-formes d'outre-mer</i>	35
II. UN RENFORCEMENT DES PROCÉDURES DE SÛRETÉ	36
A. UNE EXTENSION DES COMPÉTENCES DES AGENTS AGRÉÉS.....	36
B. UN ACCROISSEMENT DES MOYENS DE CONTRÔLE.....	37
C. LA MISE EN PLACE D'UNE PROCÉDURE DE CONTRÔLE DU FRET EMBARQUÉ.....	38
III. DES DÉCISIONS MAJEURES POUR L'ORGANISATION AÉROPORTUAIRE FRANÇAISE	39
A. LE RAPPORT DOUFFIAGUES.....	39
B. LES DÉCISIONS DÉJÀ PRISES.....	41
EXAMEN EN COMMISSION	43
ANNEXE I : RÉSULTATS FINANCIERS DES COMPAGNIES NATIONALES	47
ANNEXE II : RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS COMPLÉMENTAIRES DU RAPPORT « DOUFFIAGUES »	51

Mesdames, Messieurs,

Hormis une accentuation de la pression fiscale pesant sur les transporteurs aériens, les dotations de l'aviation civile et du transport aérien sont orientées de manière positive.

Il n'en va pas de même pour la situation économique des secteurs économiques couverts par ces dotations.

Morosité, voire parfois marasme, semblent en effet être les termes clefs qui permettent de résumer, d'un mot, des résultats de beaucoup de nos compagnies aériennes et de nos entreprises de construction aéronautique au cours de l'exercice écoulé. Seule, comme l'an dernier, une partie de l'activité aéroportuaire paraît échapper à cette appréciation pessimiste.

C'est pourquoi, après avoir brièvement présenté les principales évolutions des crédits budgétaires, votre commission des affaires économiques s'attachera à examiner, branche par branche, la situation des principales activités concernées.

CHAPITRE PREMIER

LES DOTATIONS BUDGÉTAIRES

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

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

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

Votre commission pour avis entend, par ailleurs, présenter brièvement la situation du Fonds de péréquation des transports aériens, dont les crédits ne figurent pas dans les documents budgétaires précités, en raison de l'importance majeure que ce Fonds est appelé à jouer dans l'aménagement aérien du territoire.

I. LE BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

A. PRÉSENTATION D'ENSEMBLE

Le budget de l'aviation civile pour 1996 présente les caractéristiques de tout budget annexe, à savoir :

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

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

Tel qu'il figure dans la loi de finances pour 1996, ce projet de budget est organisé comme le précise le tableau ci-après :

PROJET DE BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE POUR 1996

(en millions de francs)

RECETTES				DÉPENSES			
Répartition	Montant 1996	Montant 1995	Evolution 1996/1995 (en %)	Répartition	Montant 1996	Montant 1995	Evolution 1996/1995 (en %)
Recettes de fonctionnement	6.48	6.11	6,20	Dépenses d'exploitation (DO)	5.838,7	5.530,9	+ 5,57
Subvention de l'Etat	260	260	- 0,23				
Emprunt	841	841,8	8,26	Dépenses en capital (CAP)	1.822,1	1.681,5	+ 8,36
TOTAL	7.21	7.21	6,21	TOTAL (DO + CP)	7.660,8	7.212,4	+ 6,22

Au total, les crédits inscrits au budget annexe de l'aviation civile pour 1996 s'élèvent à 7,21 milliards de francs et progressent de 2,6 % par rapport à l'exercice en cours.

B. LES PRINCIPALES ORIENTATIONS

1. Une hausse des recettes financée par un alourdissement de la pression fiscale pesant sur les acteurs du transport aérien

A en croire les réponses faite par le ministère aux questions de votre rapporteur pour avis : « *Tenant compte des difficultés économiques des compagnies aériennes et de la reprise du trafic aérien, le projet de budget annexe de l'aviation civile pour 1996 permet de poursuivre les*

investissements et de maintenir un service en conformité avec les normes de sécurité ».

Or, s'il est exact que le projet de budget devrait permettre des investissements importants, il est plus discutable de considérer qu'il prend entièrement en compte les difficultés des compagnies.

Certes, il n'est pas prévu d'augmenter les taux unitaires des redevances de navigation aérienne.

La hausse affichée (7,14 %) du produit des redevances de navigation aérienne -estimé à 5,56 milliards de francs- n'est, en effet, que le fruit de la croissance prévisible du trafic.

En revanche, l'article 26 du projet de loi de finances pour 1996 propose de majorer de 1 franc les montants de la taxe de sécurité-sûreté, les portant à 18 francs sur les vols internationaux et à 11 francs sur les vols domestiques. La pause constatée depuis 1993 dans la hausse continue de cette taxe aura été de courte durée !

Rappelons simplement, pour mémoire, que cette taxe -instituée en 1987- était à l'origine fixée à 5 francs pour les vols internationaux et à 3 francs pour les vols domestiques. L'an prochain, elle aura donc été augmenté, en neuf ans, de quelque 260 % (266 % pour les vols intérieurs).

Cette alourdissement de la fiscalité spécifique pesant sur un secteur gravement ébranlé au plan économique est d'autant plus discutable qu'il s'accompagne d'une stagnation de la subvention de l'Etat, alors même que le budget annexe de l'aviation civile sert à financer de nombreuses tâches de nature régaliennne, antérieurement prises en compte dans le budget de l'Etat.

Il y a là une dérive qu'a critiquée la Cour des Comptes dans son dernier rapport et que votre Commission des Finances et votre Commission des Affaires économiques dénoncent, de concert, depuis plusieurs années mais, semble-t-il, en vain. Votre rapporteur pour avis le regrette vivement.

2. La répartition des dépenses est proche de celle retenue antérieurement

En matière de navigation aérienne, une enveloppe de 1,18 milliard de francs en crédits de paiement est prévue pour moderniser les centres de contrôle des aérodromes et consolider les programmes d'informatisation en cours.

Notons qu'une dotation de 262,5 millions de francs en autorisations de programme et 24,7 millions en crédits de paiement est inscrite pour la construction du nouveau siège de la direction générale de l'aviation civile.

Relevons également que les crédits réservés aux bases aériennes (312 millions de francs en crédits de paiement) doivent, en partie, servir à financer:

- la généralisation du contrôle d'accès sur les 34 plus grands aéroports commerciaux ;
- l'introduction du contrôle des bagages de soutes pour les vols internationaux.

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

Les dotations « transport aérien » sont essentiellement des crédits d'avances remboursables destinés aux programmes aéronautiques. Elles se montent, en **1996, à 1,38 milliard de francs**. En crédits de paiement, elles diminuent de 30,5 % par rapport à 1995 et de 42,1 % en autorisations de programme.

Cette diminution importante résulte, en premier lieu, de l'entrée en phase de l'achèvement de plusieurs programmes aéronautiques (A 330/340 ; Falcon 2000). En effet, les avances remboursables sont toujours d'un montant plus important en début qu'en fin de programme. Logiquement, elles diminuent au fur et à mesure de l'industrialisation.

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

Le projet de loi de finances pour 1995 a opéré un basculement dans le sens de ce que votre rapporteur pour avis avait souhaité dès 1993 : il a inscrit une large part des crédits de recherche aéronautique au budget de la défense, en raison du fait que la recherche fondamentale en la matière bénéficie, à la fois, aux programmes civils et militaires. Ceci avait conduit à transférer 451 millions de francs d'autorisations de programme et 377 millions de francs

de crédits de paiement. Cette année, on note une poursuite du mouvement avec une hausse de 4,6 % des crédits de « recherche amont ».

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

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

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

III. LE FONDS DE PÉRÉQUATION DES TRANSPORTS AÉRIENS

Proposé par le comité de réflexion dit « Abraham » dont était membre votre rapporteur pour avis, le Fonds de péréquation des transports aériens a été institué, à la fois, par l'article 35 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et par l'article 46 de la loi de finances pour 1995.

C'est un compte d'affectation spéciale du Trésor géré par un comité de gestion comprenant 14 membres dont 7 élus - parmi lesquels deux Sénateurs et deux Députés- et 7 représentants de l'Etat.

Le Fonds a reçu pour mission d'assurer, par des subventions aux entreprises de transport aérien, l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.

Il est financé par la taxe de péréquation des transports aériens, créée par l'article 22 de la loi de finances précitée. Cette taxe est régulièrement perçue depuis la fin du premier trimestre 1995. En fin d'année, les ressources du Fonds devraient avoisiner 130 millions de francs.

La taxe est due par les compagnies de transport public aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale. Le montant de cette taxe était fixé à 4 francs par passager en 1995. Dans le cadre de la loi de finances pour 1996, ce montant est réduit à 3 francs. Cette réduction est présentée comme un allègement de pression fiscale visant à compenser l'augmentation de la taxe de sécurité-sûreté.

Les modalités de fonctionnement du Fonds ont été fixées par un décret du 9 mai 1995. Cependant, le droit communautaire exigeant le respect d'un certain nombre de règles pour le versement de subventions aux dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, l'article 2 de ce décret précise que « *les compensations financières attribuées par le Fonds de péréquation des transports aériens le sont dans les conditions prévues par l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408-92 du 23 juillet 1992* ».

Or, le dispositif communautaire susvisé -introduit, à l'initiative de la France, de manière dérogatoire aux règles générales et après des négociations présentées comme âpres- impose, avant tout octroi de subvention, la mise en oeuvre d'une procédure fort lourde¹. On estime qu'au total, il faut prévoir un délai de six mois, entre le moment où un organisme habilité -collectivité territoriale ou chambre de commerce- demande la participation du Fonds au ministre chargé de l'aviation civile et le moment où le Fonds peut intervenir.

Ces règles communautaires expliquent qu'aujourd'hui, les premières interventions du Fonds ne puissent guère être envisagées avant le 2e trimestre 1996.

A titre d'exemple, sur les 21 liaisons ayant fait, au 25 septembre 1995, l'objet d'une demande de participation du Fonds, on dénombrait six liaisons dont les obligations de service public avaient été publiées (au Journal officiel de la Communauté européenne des 1er et 15 septembre) et 15 liaisons pour lesquelles ce premier stade de procédure n'avait pas été franchi.

Cette situation est d'autant plus gênante que certaines compagnies régionales, assurant les dessertes concernées, sont dans une situation financière délicate. Surtout, l'ouverture à la concurrence des lignes desservant les grandes agglomérations régionales commence à engendrer des détournements de trafic sur les vols à destination des petites agglomérations. Les passagers habituels de ces derniers, attirés vers les lignes des grandes métropoles par la baisse des tarifs impulsée par la concurrence, sont en effet tentés de rallier leur destination finale non plus par vol direct mais en empruntant l'avion, jusqu'à la grande métropole voisine, puis un autre moyen de locomotion. Les dessertes aériennes des petites villes se trouvent ainsi menacées d'asphyxie.

C'est pourquoi, votre Commission des Affaires économiques souhaite vivement connaître les initiatives que le Gouvernement envisage de prendre pour pallier cette situation insatisfaisante.

¹ *Publication au Journal Officiel des Communautés européennes des obligations de service public auxquelles est assujettie la desserte aérienne puis, le cas échéant, si aucun transporteur communautaire ne se manifeste pour l'exploiter sans subventions, lancement d'un appel d'offre communautaire.*

CHAPITRE II

LE TRANSPORT AÉRIEN

I. LA LANCINANTE QUESTION DE L'AVENIR DES COMPAGNIES PUBLIQUES

A. AIR FRANCE : UN REDÉCOLLAGE TROP LENT ?

1. Une conjoncture à nouveau favorable

En quatre ans, de 1990 à 1993, les pertes accumulées par les compagnies aériennes internationales -15,6 milliards de dollars- ont, selon les experts, été supérieures à la totalité des gains engrangés par le transport aérien, depuis la seconde guerre mondiale. Mais, aujourd'hui, le secteur apparaît sorti de la crise.

En 1994, les 230 compagnies aériennes membres de l'Association du transport aérien international (IATA) avaient affiché un bénéfice global de 1,8 milliard de dollars (9 milliards de francs) et, pour cette année, elles envisagent un triplement de cette somme **avec un bénéfice net de 5,5 milliards de dollars (27,5 milliards de francs)**. Certaines d'entre elles, qui étaient souvent bénéficiaires pendant les années de marasme, ont même pulvérisé leurs records de profit. Ainsi, British Airways a dégagé, en 1994, un bénéfice imposable de 452 millions de livres (3,6 milliards de francs).

Par ailleurs, les perspectives de développement du marché aérien se confirment comme particulièrement prometteuses, notamment en Europe.

Selon IATA, le trafic de passagers va plus que doubler en Europe d'ici à 2010, pour atteindre 841,9 millions de passagers transportés par an, contre 400 millions seulement en 1993. La croissance du trafic passagers devrait atteindre 4,5 % en taux annuel, dont respectivement 4,4 % en Europe de l'Ouest et 5,1 % en Europe centrale et de l'Est¹. Selon les analystes de

¹ Ces prévisions prennent en compte les vols internationaux intra-européens, les vols domestiques et les vols charters.

l'association, le seul trafic international au départ des aéroports européens augmentera de 5,1 % par an et atteindra 435,7 millions de passagers en 2010, pour 186,9 millions en 1993.

L'association, qui réunit la quasi-totalité des compagnies aériennes du monde, annonce par ailleurs une croissance actuelle de 8,6 % par an du marché du transport aérien en Asie qui, à l'échéance 2010, devrait devenir le premier marché au monde en volume.

Pourtant, aujourd'hui, en Europe, dans ce contexte globalement favorable, la situation des compagnies reste malgré tout contrastée. Si KLM, SAS et Lufthansa ont surmonté leurs difficultés, si British Airways est extrêmement rentable, Iberia, Alitalia et -malheureusement- Air France apparaissent comme des rouges fragiles de l'industrie aérienne mondiale. Le tableau suivant en témoigne.

RÉSULTAT NET DES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES

(En millions de francs - Hors British Airways)

COMPAGNIES	1994	1993	1992	1991	1990
KLM	+ 1.230	- 223	- 1.692	+ 377	- 1.88
Lufthansa	- 1.000	- 315	- 1.327	- 1.449	+ 51
SAS	- 1.079	- 358	- 692	- 1.205	- 701
Swissair	- 93	- 226	- 426	+ 327	- 86
Air France	- 2.356	- 8.464	- 3.162	- 592	- 597
Alitalia	- 990	- 1.238	- 64	- 157	- 444
Iberia	- 1.700	- 3.113	- 1.803	- 1.948	- 745

Source : La Tribune Defossé (23.05.1995)

2. Une situation toujours préoccupante

Tandis que ses principaux concurrents européens rétablissaient leurs comptes ou accroissaient leurs profits, la compagnie nationale Air France a enregistré, sur l'exercice ouvert le 1er janvier 1994 et clos le 31 mars 1995¹, un résultat net déficitaire de 2,35 milliards de francs. En outre, même s'il se réduit de quelque 3 milliards comparé à l'exercice précédent, le résultat d'exploitation est négatif de 432 millions de francs².

Surtout, alors même que le contexte est -nous l'avons vu- globalement porteur et que la conjoncture économique est favorable -avec la

¹ Cette durée exceptionnelle de 15 mois s'explique par la volonté d'harmoniser la périodicité des comptes sur celle des grandes compagnies mondiales. Pour ces dernières, les comptes sont effectués non pas sur l'année civile, mais du 1er avril de l'année n au 31 mars de l'année n+1.

² Voir présentation détaillée des comptes en annexe I.

baisse du coût des carburants liée à la faiblesse du dollar-, Air France connaît, depuis le début de son année comptable -le 1er avril dernier-, un recul de son chiffre d'affaires. Celui-ci devrait, au rythme actuel, connaître à l'achèvement de l'exercice en cours, en mars prochain, un tassement de l'ordre de 1 milliard de francs. Par voie de conséquence, les pertes devraient être, à cette date, plus importantes que celles prévues par le plan de redressement de la compagnie.

Pourtant, ce plan de redressement adopté par référendum interne, en avril 1994, a été mis en oeuvre de manière rigoureuse.

L'entreprise a réduit ses investissements, cédé une partie de ses actifs, restructuré son réseau et ses programmes de vols. Sa flotte devrait passer de 166 appareils en 1994 à 149 fin 1996. Ses effectifs ont été réduits de 44.000 personnes en 1992 à 39.000 en 1994, soit une diminution de 11 % en deux ans.

Les efforts demandés au personnel ne l'ont pas, jusqu'à maintenant, été en vain : la masse salariale s'est réduite de 3,7 % en 1994 après avoir diminué de 3,4 % en 1993, soit une réduction globale de 7,1 % en deux ans. La productivité a augmenté de 12,4 % l'an dernier.

Enfin, l'Etat a tenu ses engagements puisqu'il a, d'ores et déjà, versé 15 des 20 milliards de francs de recapitalisation qu'il s'était engagé à apporter. Ceci représente actuellement -ne l'oublions pas- une aide de quelque 380.000 francs par emploi, qui dépassera 510.000 francs après déblocage de la dernière tranche de 5 milliards. Au regard de la situation présente des finances publiques, il ne sera donc guère possible de faire davantage appel à la solidarité nationale.

C'est pourquoi, dans de telles conditions, on ne peut qu'éprouver de l'inquiétude pour l'avenir de la compagnie. Comment, en effet, ne pas s'alarmer quand des réformes présentées pour réduire -suite à des études bénéficiant d'un incontestable a priori de sérieux- les différentiels de coûts avec les concurrents, qui eux ont redressé leurs comptes, suscitent des mouvements de grève qui tendent à creuser davantage encore les pertes envisageables cette année ?

Peut-on encore escompter que **le moratoire dans la mise en oeuvre de la libéralisation communautaire du transport aérien**, réclamé par certaines organisations syndicales, puisse être accepté et donner ainsi au groupe Air France un temps de respiration qu'il pourrait mettre à profit pour reprendre position au niveau de ses grands concurrents européens ?

Votre commission en doute, mais elle souhaite vivement que le Gouvernement lui fasse part de ses analyses en ce domaine, tant les perspectives ouvertes à l'autre compagnie du groupe, Air Inter, lui paraissent également sombres.

B. AIR INTER : LA CONCURRENCE EST-ELLE MORTELLE ?

L'année 1994 a-t-elle été la dernière année d'embellie pour la compagnie intérieure ? On peut légitimement se le demander. Il suffit de constater à quel point tous les indicateurs étaient favorables l'an dernier et à quel point l'avenir apparaît sombre aujourd'hui, alors qu'Air Inter n'a été, cette année, confrontée qu'aux premiers effets d'une concurrence aérienne qui va désormais s'intensifier continûment

De fait, en 1994, l'entreprise a, pour la première fois, transporté plus de 17 millions de passagers.

Elle a aussi amélioré son coefficient de remplissage, atteignant le taux moyen tout à fait remarquable de 66,7 %. Après quatre exercices déficitaires de suite, elle a renoué avec les bénéfiques. Son résultat net a enregistré un excédent de 20,9 millions de francs¹, alors que ses pertes se montaient à plus de 250 millions de francs en 1993.

Mais, l'an dernier, la compagnie nationale n'affrontait la concurrence d'un autre transporteur aérien que sur une ligne de son réseau : Orly-Nice ouvert à AOM depuis 1991.

Cette année, la politique suivie -de manière tout à fait judicieuse- par le Gouvernement a conduit à autoriser une ou plusieurs autres compagnies à desservir des liaisons importantes jusqu'alors confiées exclusivement à Air Inter (Orly-Marseille ; Orly-Toulouse ; Orly-Bordeaux ; Orly-Strasbourg). Il s'agit, en effet, de renforcer l'ensemble des entreprises aériennes françaises avant l'irruption -en avril 1997- de leurs concurrentes européennes sur le marché national.

Or, Air Inter a d'autant plus mal encaissé le choc que des mouvements sociaux, liés pour beaucoup -de l'avis personnel de votre rapporteur- à la défense aveugle de corporatisme dépassés, ont gravement perturbé son fonctionnement et terni son image de marque dans le public².

Sur les six premiers mois de l'année 1995, le chiffre d'affaires de 5,5 milliards de francs était en retrait de 5,5 % par rapport à celui de la même période de 1994. Le résultat d'exploitation affichait un déficit de 277 millions de francs, contre un solde positif de 53 millions de francs en 1994.

A la lumière des résultats du premier semestre 1995, la compagnie a revu à la baisse ses résultats prévisionnels pour 1995 : ses nouvelles estimations conduisent à un résultat net déficitaire compris entre 400 et

¹ Voir résultats détaillés en annexe I.

² Les 19 jours de grève enregistrés pour le seul premier semestre 1995 se sont soldés par un préjudice estimé à 300.000 passagers et à 193 millions de chiffre d'affaires. Sans compter que de tels mouvements n'ont vraisemblablement pas été de nature à freiner le passage d'une partie de la clientèle vers les compagnies concurrentes nouvellement autorisées.

500 millions de francs, pour un chiffre d'affaires brut inférieur de 700 millions de francs aux prévisions de début d'année.

Face à de telles évolutions, on ne peut donc que s'interroger sur sa capacité de faire face à une concurrence qui va continuer à s'accroître.

En effet, dès le 1er janvier 1996, toutes les lignes métropolitaines françaises seront ouvertes aux **compagnies exclusivement françaises**. Et, à compter du 1er avril 1997, en vertu des règlements de l'Union européenne, tous les transporteurs aériens communautaires auront les mêmes droits.

A défaut d'assister à une véritable mobilisation de tout le personnel d'Air Inter autour du défi concurrentiel, on est donc légitimement amené à se faire du souci pour son avenir. **Nul ne devrait oublier, à Air Inter, que le marché est un tuteur beaucoup plus exigeant que l'Etat et qu'il peut être sans pitié.**

II. L'ESSOR ENCORE FRAGILE DES COMPAGNIES PRIVÉES

Même si parfois elles reçoivent des aides des collectivités locales pour assurer certaines dessertes, toutes les compagnies françaises autres qu'Air France et Air Inter ont un statut de droit privé et ne sont pas soumises au respect de la convention collective de 1971 qui régit les relations de ces dernières avec certains de leurs personnels. Au sein de ces compagnies privées, on distingue habituellement :

① les transporteurs régionaux -dits aussi compagnies de troisième niveau- qui exploitent essentiellement des liaisons régulières court courrier desservant les villes de province :

② les transporteurs aériens qui -tout en assurant également des liaisons régulières domestiques- exploitent principalement des lignes moyen et long courrier, à savoir : AOM-Minerve SA, Air Liberté et Euralair International.

Sous l'effet de l'ouverture à la concurrence « franco-française » de lignes importantes antérieurement exclusivement réservées à Air France (liaisons avec les DOM, avec Nouméa...) ou à Air Inter (liaisons domestiques à plus fort trafic) ou concurrentiellement à Air France et Air Inter (Paris-Nice), ces compagnies privées commencent à jouer un rôle de plus en plus significatif sur le marché français. Elles assurent une part croissante du trafic aérien métropolitain. Cette tendance devrait d'ailleurs être encore accentuée, à

compter du 1er janvier prochain, par l'ouverture à leurs activités de toutes les lignes intérieures françaises qui demeurent actuellement sous monopole.

Cependant, l'aspect positif que constitue la vitalité commerciale de ces entreprises se trouve quelque peu tempéré par le constat de leur relative fragilité financière.

A. UNE PART CROISSANTE DU MARCHÉ AÉRIEN FRANÇAIS

Au premier semestre 1995, **17 transporteurs régionaux** (contre 18 au 30 juin 1994) exploitaient 225 liaisons régulières (contre 201 au 30 juin 1994), dont 78 liaisons internationales (66 au 30 juin 1994). Ils desservaient environ 70 villes sur le territoire français.

En 1994, ces compagnies ont transporté environ 4,3 millions de passagers en transport régulier (4 millions en 1993), dont 3 millions (2,6 en 1993) sur leurs propres liaisons, et 1,3 million (1,4 en 1993) pour le compte des compagnies Air France et Air Inter.

La part « transport aérien » du chiffre d'affaires de ces compagnies s'est établie à environ 3,6 milliards de francs, soit une hausse de 4 % par rapport à 1993, et leur chiffre d'affaires sur lignes propres à environ 2,3 milliards de francs (soit une progression de 13 % par rapport à 1993). Leur chiffre d'affaires global s'est établi, en 1994, à 4,1 milliards de francs, soit une hausse de 9 % par rapport à 1993.

Les autres compagnies privées (AOM, Air Liberté, Euralair) ont connu, quant à elles, une progression de 12 % de leur activité globale en 1994 (transport à la demande + lignes régulières). Au cours du premier semestre 1995, cette tendance s'est affirmée puisque, par rapport à la même période l'an dernier, leur activité régulière (transport à la demande hors frètement) a augmenté de 5 % et leur activité régulière de 32 %.

Ce dynamisme des entreprises privées de transport aérien se reflète dans les chiffres. Leur part dans le trafic aérien métropolitain est en expansion. Le tableau ci-après en atteste.

**PART RESPECTIVE DES COMPAGNIES DANS LE TRAFIC AÉRIEN
MÉTROPOLITAIN
(trafic payant des compagnies)**

	1993	1994	1994/1993 en %	Part 1993 en %	Part 1994 en %
Air France	621.4	601.4	- 3.2	3.0	2.8
Air Inter	16.2	16.5	2.4	78.4	76.9
Compagnies régionales	4.0	4.3	14.3	18.6	20.3

La percée des compagnies privées ressort encore plus clairement quand l'on procède à une analyse de la répartition du trafic sur les lignes très fréquentées où elles ont été autorisées récemment à offrir des prestations. Ainsi, sur Orly-Nice ouvert à la concurrence depuis 1991, AOM réalise une avancée spectaculaire en 1994 : elle augmente sa part de marché de plus d'un tiers. En fin d'année, elle assurait 20 % du trafic global de la ligne (Air Inter : 57,4 % ; Air France : 22,6 %).

Sur Paris-Toulouse, TAT assure six allers et retours par jour depuis le 12 octobre dernier, tandis qu'Euralair et Air Liberté -qui ont annoncé qu'elles allaient joindre leur force sur cette destination- ambitionnent neuf allers et retours par jour, soit à elles deux la moitié de l'offre d'Air Inter.

La montée en puissance des petites compagnie pour la liaison Orly-Marseille apparaît encore plus spectaculaire. Le Gouvernement n'a, en effet, autorisé sa desserte par AOM et TAT que depuis le 1er janvier pour la première et le 1er juin pour la seconde. Or, aujourd'hui, 30 % des passagers s'embarquent sur les avions de ces compagnies¹.

B. UNE CERTAINE VULNÉRABILITÉ FINANCIÈRE

Il n'en demeure pas moins qu'au plan financier le secteur demeure fragile. A preuve, la compagnie EAS Europe Airlines a été placée en liquidation judiciaire au mois de mars 1995. En outre, en 1994, trois petites

¹ Selon le journal *Le Monde*, daté des 15-16 octobre 1995.

compagnies régionales ont déposé leur bilan (Pulse Air, Hyères Aéro Services et Air Transport Pyrénées).

De fait, malgré une recette nette par passager qui reste élevée¹ (de l'ordre de 864 francs par passager en tenant compte des subventions, 786 francs sans intégrer les subventions reçues, la rentabilité des lignes régulières exploitées par les compagnies régionales est modeste. Les raisons en sont, à la fois, le faible coefficient de remplissage des appareils (inférieur à 50 %) et l'importance des coûts d'exploitation (le coût au siège d'un appareil de 30 sièges communément utilisé est supérieur de 40 % à celui d'un Airbus de 300 sièges), qui conduisent à fixer des tarifs peu attractifs.

Par ailleurs, compte tenu de l'importance de la part des recettes de ces entreprises issues de l'activité de frètements d'avions par Air France et Air Inter, la non-reconduction de contrats d'affrètement pourrait, le cas échéant, en placer certaines dans une situation difficile.

D'une manière générale, les entreprises aériennes de transport régional demeurent fragiles en raison de leur sous-capitalisation et des déficits d'exploitations qu'elles ont accumulés de 1990 à 1993.

Dans ces conditions, on ne peut guère s'étonner qu'en 1994, en dépit de la croissance de leurs activités, les compagnies régionales aient, dans leur ensemble, enregistré des résultats financiers négatifs : - 241 millions de francs de résultats d'exploitation et - 611 millions de francs de résultats net global. Il est vrai que cette dégradation est, pour beaucoup, liée au fait que le résultat net estimé de TAT European Airlines -première entreprise du secteur- s'établit, pour l'exercice 1994/1995, à - 594 millions de francs.

III. LE DANGER DU « DUMPING SOCIAL »

Avec l'intensification de la concurrence liée à l'ouverture du ciel communautaire, la diminution des coûts de production devient un « impératif catégorique » pour les transporteurs aériens, au moment même où la libéralisation en cours limite les moyens de régulation des Etats.

Dans ces conditions, le risque existe qu'une fois épuisé les possibilités d'amélioration de la productivité interne, certains opérateurs européens recourent à des prestataires de services étrangers ou à de la main d'oeuvre et à des avions de compagnies non européennes, afin d'abaisser encore plus leurs prix de revient et de disposer d'un avantage concurrentiel significatif.

¹ Environ 613 francs pour Air Inter.

Ce risque est d'autant moins négligeable que :

- non seulement, comme tout autre secteur d'activité, le transport aérien se prête à la sous-traitance extérieure de services¹;

- mais qu'en outre, ses moyens de production sont caractérisés par une grande mobilité favorisée, notamment, par la mondialisation de ses réseaux de commercialisation et de communication.

En conséquence, à l'instar de ce qu'on a pu connaître dans le domaine maritime avec le développement des pavillons de complaisance, la menace de délocalisation commence désormais à peser sur les emplois du transport aérien. Cette menace peut se concrétiser sous la forme soit de détachement de personnels, soit d'affrètement de compagnies extra-communautaires.

Certes, l'accès au marché français reste réglementé. L'affrètement d'une compagnie extra-communautaire est soumis à autorisation. De même, en ce qui concerne le détachement de personnels, l'article L.341-5 du Code du travail (issue de l'article 36 de la loi du 20 décembre 1993) prévoit que les travailleurs détachés sur le territoire français, pour l'exécution d'une prestation de services effectuée sur le territoire national sont soumis aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Quoiqu'il subsiste quelques difficultés d'application de cette loi dans le domaine du transport aérien, liées essentiellement à l'appréciation de la notion de territoire lorsque le travail s'effectue à bord d'un avion, le danger n'apparaît donc pas immédiat pour les emplois pourvus en France.

Cependant, si lors de la libéralisation complète des droits de trafic communautaires, certains de nos partenaires sont moins exigeants, des équipages ou des avions extra-communautaires recouverts du pavillon d'un Etat de l'Union pourraient être employés dans le ciel des Quinze.

Il en résulterait alors des distorsions de concurrence favorisant des détournements de trafic qui, de proche en proche, pourraient déstabiliser l'ensemble du transport aérien européen. Elles pourraient également, ne l'oublions pas, mettre en jeu la sécurité des vols.

C'est pourquoi, les mesures existant en France doivent, sans délais, trouver un prolongement communautaire pour être efficaces dans le cadre de l'achèvement du marché intérieur.

¹ Ainsi, Swis:air a délocalisé ses services de comptabilité en Inde. Lufthansa s'apprête à délocaliser en Chine une grande partie de sa maintenance et la compagnie allemande vient de négocier avec les syndicats la possibilité d'embaucher 10 % de son personnel navigant commercial à l'étranger, sous contrat local.

Le Gouvernement, particulièrement vigilant sur ce dossier, a avancé un certain nombre de propositions concrètes en ce sens. Il a notamment préconisé :

- de surveiller effectivement la situation des emplois dans le transport aérien ;

- de garantir une concertation efficace avec les partenaires sociaux, au niveau européen

- d'encadrer par des règles adaptées et facilement contrôlables, les conditions d'emplois dans le transport aérien, afin d'éviter des dérives contraires aux objectifs sociaux annoncés.

Une proposition de résolution a ainsi été soumise au Conseil des ministres des Transports du 14 mars dernier. Or, afin de faire l'unanimité au sein du Conseil, la proposition initiale a été considérablement affaiblie, essentiellement sous l'influence des Britanniques.

La résolution finalement adoptée demande à la Commission d'entreprendre des études sur la situation actuelle, en matière de recours à des ressources extra-communautaires et sur les perspectives d'évolution de cette situation. Par ailleurs, la Commission est invitée à expliciter les dispositions communautaires relatives aux limites imposées pour l'affrètement de compagnies extra-communautaires.

Quand l'on sait que, par ailleurs, la proposition de directive générale sur le détachement des travailleurs n'a pu être adoptée ni en mars, ni en juin par le Conseil des ministres des Affaires sociales, il est légitime de s'inquiéter des chances de voir adopter rapidement des règles adaptées à la protection des emplois du transport aérien communautaire.

Face à cette situation incertaine, votre commission des Affaires économiques tient donc à confirmer qu'il lui paraît indispensable d'aboutir, avant avril 1997, à une harmonisation des conditions d'emplois des personnels navigants et des conditions d'utilisation des avions dans l'Union européenne. De même, en ce qui concerne les affrètements extra-communautaires, il lui paraît nécessaire d'élaborer, pour la même date, des règles plus précises et plus strictes que celles existantes.

En conséquence, votre commission pour avis souhaiterait vivement être informée, lors des débats budgétaires, de l'évolution de ce dossier et des positions défendues par le Gouvernement.

IV. L'AGGRAVATION DES RETARDS SUR LES VOLS INTÉRIEURS

Votre commission des Affaires économiques déplore l'aggravation considérable des retards, au décollage ou à l'atterrissage, constatée en 1995 et dont les inconvénients sont éprouvés directement par nombre de ses membres, tout particulièrement depuis le mois d'avril dernier.

D'aucuns ne peuvent d'ailleurs s'empêcher de faire le rapprochement entre cette aggravation et le transfert de la compétence pour la régulation des vols dans le ciel de France du CORTA, c'est-à-dire la cellule d'organisation et de régularisation du trafic aérien, qui se tenait à Paris, au CFMU, le « *central flow management unic system* », qui se tient à Bruxelles dans le cadre d'Eurocontrol.

Interrogé sur ce point, en séance publique au Sénat, M. Bernard Pons, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, avait indiqué que la raison essentielle des retards tenait à l'augmentation du trafic qui atteint actuellement 7 % par an.

Il a, par ailleurs, estimé que si le passage du CORTA à la régulation européenne avait pu avoir des conséquences au mois d'avril et au mois de mai, celles-ci ont été sensiblement atténuées depuis, le contrôle européen n'étant actuellement cause que de 40 % des retards.

De fait, il semblerait d'après les études de l'administration que les retards aériens auraient près d'une trentaine de causes autres que celle due à la gestion européenne du ciel français.

Le Gouvernement est, en outre, sensible aux gaspillages de ressources (attente des personnes transportées, carburant consommé pendant les attentes en vol, perturbations des rendez-vous économiques...) et à l'irritation des passagers qu'entraînent ces dysfonctionnements du transport aérien. Il a ainsi instauré au début du mois de novembre dernier un « comité des usagers du transport aérien » ayant reçu tout pouvoir pour vérifier les causes de retard et pour s'assurer que les voyageurs sont bien informés, dans les salles d'embarquement et dans les avions, des problèmes que rencontre leur vol.

Les travaux de ce comité devrait donc contribuer à l'indispensable amélioration de la situation qui, aujourd'hui, est source d'un handicap d'autant plus grave pour le transport aérien français qu'il est par ailleurs économiquement ébranlé.

CHAPITRE III

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

I. UN SECTEUR ENCORE ENLISÉ DANS LA CRISE

Quoique les perspectives de développement de l'industrie aéronautique dans les vingt prochaines années continuent à apparaître particulièrement favorables, celle-ci a connu, en 1994, pour le quatrième exercice consécutif, une nouvelle année difficile. La crise que traverse le secteur depuis 1990 a continué à faire sentir ses effets.

En nombre, les commandes d'avions de transport ont baissé de 22 %. Les livraisons, en recul de 20 % par rapport à 1993, ont atteint leur plus bas niveau depuis dix ans.

Certes, la reprise -au niveau mondial- de l'activité des compagnies aériennes et l'amélioration de leur situation financière, qui ont été soulignées dans le chapitre précédent, n'a pas été sans engendrer une inflexion positive de la conjoncture, puisque les annulations de commandes ont diminué de 60 %.

Cette reprise est néanmoins demeurée insuffisante pour permettre aux trois principaux constructeurs de contenir l'érosion de leur carnet de commandes. Par rapport à 1993, ceux-ci ont diminué en valeur de 7 % pour Airbus, de 12 % pour Boeing et de 18 % pour Mc Donnell Douglas. Dans l'ensemble, les groupes travaillant dans le secteur aéronautique ont donc continué à être durement touchés par la crise.

Aux États-Unis, le chiffre d'affaires aéronautique de Boeing et Mc Donnell Douglas a, respectivement, chuté de 18 % et 34 %.

En Europe, les principaux groupes ont également été pénalisés par cette conjoncture défavorable. La branche aéronautique de British Aerospace a réalisé un chiffre d'affaires en

baisse de 5 %, tandis que son résultat d'exploitation s'est soldé par une perte de 1,2 milliard de francs.

A l'échelon national, Aerospatiale et SNECMA ont enregistré une baisse de 3 % de leur chiffre d'affaires et accusé une perte pour la troisième année consécutive. Seuls signes favorables dans ce contexte dégradé : le groupe Dassault-Aviation affichait une bonne santé financière avec un bénéfice de 213 millions de francs en dépit d'une baisse de son chiffre d'affaires de 7 % et les résultats d'Aérospatiale traduisaient une certaine amélioration, ses pertes ayant été réduites de 66 %. Il n'en demeure pas moins que le bilan de la Snecma est particulièrement sombre.

Comme en 1993, ce contexte de crise trouve un écho douloureux dans la poursuite de la réduction des effectifs du secteur.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS EN PERSONNEL DES PRINCIPALES ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES

EFFECTIFS	1994	1994/1993 (%)
BOEING	119.400	- 11
MC DONNELL DOUGLAS	65.700	- 6
AEROSPATIALE	39.500	- 10
DASA	75.500	- 12
BRITISH AEROSPACE	46.500	- 47
ROLLS-ROYCE	43.500	- 12
SNECMA	23.700	- 5

Le ralentissement des cadences de production, déjà relevé l'an dernier, se trouve également confirmé.

Boeing devrait livrer, en 1995, 230 appareils contre 270 et 330 en 1994 et 1993. Airbus Industrie prévoit de livrer 125 appareils en 1995, soit un chiffre sensiblement identique à celui de l'an passé.

Pourtant, comme nous l'indiquions de manière liminaire, malgré la persistance de cette situation difficile, les prévisions pour les vingt prochaines années demeurent optimistes. Elles reposent, notamment, sur l'hypothèse d'une croissance de l'économie mondiale à un taux annuel moyen de plus de 3 % et sur une progression annuelle du trafic de plus de 5 %. On estime habituellement qu'une telle évolution devrait engendrer d'ici à 2014 un besoin d'environ **15.000 appareils neufs de plus de 70 places, soit un marché d'une valeur total de 1.000 milliards de dollars.**

II. LES RÉSULTATS DES PRINCIPALES ENTREPRISES FRANÇAISES

A. AIRBUS INDUSTRIE

En 1994, Airbus Industrie a dégagé un excédent comptable de 324 millions de dollars, à comparer aux 122 millions de dollars atteints l'année précédente. Le chiffre d'affaires, qui marque un léger tassement, s'établit à 8,55 millions de dollars contre 8,69 millions de dollars en 1993.

Le consortium a livré 123 appareils au lieu de 138 l'année précédente et de 157 en 1992.

Cette évolution confirme, certes, l'impact de la conjoncture dégradée que connaît le transport aérien sur l'activité du GIE, mais aussi -et cela est positif- l'amélioration de ses comptes constatée depuis 1987. Le solde comptable s'est ainsi redressé fortement, passant en pourcentage du chiffre d'affaires de - 21 % en 1987 à + 4 % en 1994 (+ 3,5 % en 1991, + 1,5 % en 1992 et + 1,4 % en 1993).

Les comptes du GIE ne donne cependant qu'une indication incomplète de la performance économique d'ensemble du programme Airbus. Ceux-ci doivent être complétés du résultat industriel constaté au niveau de chaque partenaire, dans lequel entre en compte différence entre les prix de ventes au GIE en dollars et les coûts de revient facturés pour l'essentiel en monnaie nationale. Le taux du dollar réel ou garanti par les couvertures de change joue ainsi un rôle décisif dans le niveau du résultat final.

Le tableau ci-après résume les résultats financiers du GIE en 1993 et 1994 :

RÉSULTATS FINANCIERS D'AIRBUS INDUSTRIE

(En millions de dollars)

	1993	1994
Recettes	8.696	8.558
Dépenses	8.216	8.144
Résultats d'exploitation	480	414
Résultat net	122	324

LES EMPLOIS GÉNÉRÉS PAR LES ACTIVITÉS D'AIRBUS INDUSTRIE

Au 31 juillet 1995, Airbus Industrie employait 2.080 personnes contre 1.711 début 1993.

Cet accroissement sensible de l'effectif du GIE résulte de la fusion avec Aéroformation, société qui assure la qualification des équipages sur les produits Airbus, jusque-là filiale du GIE.

Par nationalité, les effectifs du GIE se répartissent comme suit :

- française :	71 %
- allemande :	15 %
- britannique :	11 %
- espagnole :	1 %
- autre :	2 %

En 1994, on peut estimer les seuls emplois directs à près de 9.500 personnes chez DASA et, respectivement, de 5.000 et 1.200 personnes chez Bae et Casa. Chez Aérospatiale les effectifs affectés se sont élevés à 10.500 personnes sur un total de 24.200. Les seuls emplois directs s'élèvent donc au total, chez les 4 partenaires, à environ 26.200 personnes.

Il convient également de tenir compte des emplois indirects, en particulier ceux pourvus par les sous-traitants et les équipementiers. Sans tenir compte de la motorisation, ceux-ci représentent, en France, l'équivalent des effectifs d'Aérospatiale employés pour Airbus, soit 10.500 personnes. Si on ajoute les effectifs du GIE, les emplois directs chez Aérospatiale et les emplois indirects hors motorisation, ce sont environ 23.000 personnes qui travaillent pour Airbus dans notre pays.

B. AÉROSPATIALE

Quoique négatif (- 480 millions de francs), le résultat net consolidé d'Aérospatiale en 1994 traduisait une amélioration des comptes de l'entreprise, ses pertes ayant été réduites de 66 %.

Force est d'ailleurs de constater que ce début de redressement était le fruit d'un effort de grande ampleur. En dix ans, le groupe a doublé la part de ses activités civiles et réduit ses activités militaires qui sont passées de 70 % à 34 %. Ses effectifs ont été compressés de 15 % en trois ans, tandis que sa dette diminuait de 5,7 milliards de francs.

Cependant, même si les perspectives ne sont plus aussi pessimistes qu'il y a deux ans, les incertitudes liées au cours du dollar ont conduit, cette année, à une nouvelle dégradation de la situation.

Dans ces conditions, les demandes d'augmentation de capital -qui représente aujourd'hui à peine 12 % du chiffre d'affaires-, adressées par l'entreprise à l'État, son actionnaire principal, apparaissent fondées.

C. LA SNECMA

La situation de la SNECMA apparaît encore plus préoccupante. Après avoir baissé de 20 % en 1993 et de 3 % en 1994, le chiffre d'affaires de l'entreprise devrait enregistrer un recul de 15 % en 1995, en s'établissant à 8,5 milliards de francs.

En 1994, les pertes se sont élevées à 2,2 milliards de francs après ne pas avoir dépassé 700 millions en 1993.

En avril dernier, le président de la SNECMA a utilisé l'expression de « *quasi-faillite* » pour qualifier la situation financière du groupe qui a entraîné la définition d'un plan de restructuration concernant 2.000 emplois.

Là encore, pour assurer l'avenir de l'entreprise, une recapitalisation massive apparaît nécessaire.

III. LES QUESTIONS QUE PEUVENT INSPIRER L'EXAMEN DE LA SITUATION DU SECTEUR

A. LE CHANGEMENT DE STATUT JURIDIQUE D'AIRBUS INDUSTRIE

Dans le contexte de concurrence internationale avivée auquel est confronté le consortium européen, les réflexions sur l'efficacité de ses actuelles structures juridiques et organisationnelles prennent une dimension stratégique.

De fait, les structures très originales d'Airbus Industrie (groupement d'intérêt économique de droit français regroupant des avionneurs de quatre pays de l'Union européenne) suscitent des reproches en son sein même. Ces reproches concernent son manque de transparence financière, l'existence d'oppositions d'intérêts entre ses membres et l'absence de vision sur la stratégie à long terme.

Il est, d'ailleurs, vrai que le GIE n'a qu'une connaissance très partielle du prix de revient des appareils fabriqués à l'intérieur du système. Celle-ci est, en effet, limitée aux montants auxquels sont achetées les parts produites par les partenaires, sans que le GIE n'ait accès aux prix de revient et aux marges réalisées par ceux-ci. De plus, les avionneurs membres du GIE se sont vus confier des responsabilités très proches les unes des autres sur les programmes successifs. Cette spécialisation rend également difficile les comparaisons de coûts d'un partenaire à l'autre.

La direction du GIE n'a, pour ces raisons, qu'une appréciation très incomplète de la rentabilité des programmes Airbus. Elle ne connaît pas les points faibles de l'organisation industrielle mise en place chez chaque avionneur. Elle ne peut, dans ces conditions, impulser elle-même les actions correctrices qui seraient nécessaires en vue d'améliorer l'efficacité d'ensemble du système.

C'est pourquoi, d'aucuns estiment que la création d'une société qui disposerait, sous son contrôle, de la totalité des moyens de production rétablirait la transparence manquante. Elle favoriserait, selon eux, une conduite optimale de l'activité Airbus, alors que celle-ci dépend aujourd'hui de la gestion décidée librement par chaque partenaire.

Interrogé sur ce sujet par les soins de votre rapporteur pour avis, le ministère des Transports lui a fait valoir qu'une telle création poserait le problème de l'arrêt du GIE et la question de la définition de l'actionnariat de la future société, ainsi que de son périmètre précis d'activité, notamment vis-à-vis des activités militaires.

En outre, votre rapporteur pour avis considère comme essentiel, au plan national, d'être attentif à la place que prendra l'Aérospatiale dans la nouvelle structure.

En effet, la branche avions d'Aérospatiale n'a d'activités que civiles, alors que DASA et BAE ont également une activité d'aéronautique militaire. Un regroupement au sein d'Airbus des bureaux d'étude des différents partenaires pourrait donc aboutir -s'il était mal conduit- à priver Aérospatiale de moyens de recherche autonome, alors que ce ne serait pas le cas de tous les membres de l'actuel GIE.

Les difficultés à surmonter pour aboutir à un changement satisfaisant et de nature à donner des atouts supplémentaires à l'industrie aéronautique ne sont donc nullement négligeables. Aussi, le passage d'un système à l'autre ne pourrait-il sans doute pas s'envisager sans une phase intermédiaire où cohabiteraient les deux structures jusqu'à ce qu'il soit possible de dissoudre le GIE.

Cependant, l'importance des obstacles ne doit pas faire oublier les avantages qui résulteraient de la création d'un système plus intégré et plus

réactif. C'est pourquoi, votre Commission des Affaires économiques souhaiterait vivement savoir quel est l'état actuel des réflexions du Gouvernement en la matière, suite notamment aux orientations examinées lors du Conseil des Ministres européens concernés qui s'est tenu, en juin dernier, à l'occasion du Salon du Bourget.

B. LE COURS DE CHANGE DU DOLLAR AMÉRICAIN

« *Le dollar nous tue* ». Tel peut se résumer, quelque peu brutalement, la manière dont l'industrie aéronautique européenne, et en particulier Aérospatiale, perçoit le problème que lui pose un taux de change anormalement bas de la devise américaine.

Le marché mondial des gros avions, qui se répartit entre Airbus et les Américain Boeing et Mac Donnelle Douglas, est en effet entièrement libellé en dollars. Les Européens, dont les coûts de production sont chiffrés en monnaies locales, et qui vendent leurs avions en dollars, ne peuvent pas lutter contre une baisse durable de la devise américaine.

Celle-ci, en augmentant les prix en dollars des productions aéronautiques européennes¹, place les constructeurs du Vieux Continent devant un « dilemme infernal » : défendre les tarifs couvrant leurs frais de production avec le risque d'être écarté du marché au profit de constructeurs américains moins disant, ou emporter le marché en compressant leurs marges au-deçà du supportable.

Le choix de la seconde solution -la seule viable- entraîne que, pour Aérospatiale, chaque baisse de dix centimes du cours du dollar représente en année pleine environ 100 millions de francs de recette en moins sur les commandes en cours. Un effondrement des cours de 6 à 5 francs pour un dollar entraîne donc un manque à gagner de un milliard de francs par an qui suffit à transformer un programme bénéficiaire en un gouffre financier.

Ainsi, l'Aérospatiale a affiché une perte de 105 millions de francs au premier semestre 1995 ; le résultat aurait été positif de 650 millions de francs si le dollar était resté à son niveau de 1994.

En octobre, devant la faiblesse persistante de la monnaie américaine depuis le début de 1995, les deux principaux constructeurs européens,

¹ La politique de couverture des risques de change permet de faire face aux situations passagères mais n'est pas opérante face à une faiblesse endémique du « billet vert ».

Aérospatiale et Daimler-Benz Aerospace (Dasa), son partenaire allemand dans Airbus, ont annoncé d'importants plans de restructuration.

Le groupe français, qui emploie 32.400 personnes, prévoit de supprimer 3.100 postes en 1996 et 1997. Chez Dasa, il est prévu que près de 9.000 emplois, soit plus du quart des effectifs, disparaissent d'ici à la fin de 1998. Eurocopter, filiale commune des deux groupes spécialisée dans les hélicoptères, n'est pas épargnée. L'entreprise a engagé un plan d'amélioration de sa productivité et « *réfléchit à la façon de s'adapter aux conditions du marché* ».

Face à cette situation qui relance les tentations de délocalisations des productions -tout comme les procès faits à l'emploi de la monnaie comme arme de « dumping » commercial- des voix se font entendre en faveur du décrochement des ventes d'actions civils du dollar. Certains financiers sont, d'ailleurs, plutôt partisans d'un calcul du prix de vente par référence à un panel de monnaies choisies pour leur stabilité.

Quoi qu'il en soit de telles solutions apparaissent encore difficiles à faire accepter à la clientèle, notamment américaine. En outre, elles ne seraient pas aisées à mettre en oeuvre puisqu'il faudrait également choisir de nouvelles monnaies de référence pour les pièces détachées et les composants aéronautiques dont les contrats d'achat, eux aussi libellés en dollars, avantagent les constructeurs dans les phases de baisse.

Néanmoins, votre rapporteur pour avis incline à penser que la puissance d'un secteur industriel s'apprécie à son niveau de performance commerciale et technique mais, aussi, à l'étendue de son autonomie financière et qu'il devient donc impératif d'approfondir les réflexions visant à rendre l'aéronautique communautaire moins dépendante des errements monétaires -ou des arrière-pensées commerciales- d'outre Atlantique.

Il se demande notamment si l'avènement de la monnaie unique, prévu pour 1999, sera de nature à modifier les actuels rapports de force.

CHAPITRE IV

LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

I. UNE CROISSANCE CONTRASTÉE DES ACTIVITÉS

A. LES AÉROPORTS PARISIENS

● Pour le fret, la reprise du trafic enregistrée en 1994 s'est confirmée au cours des six premiers mois de 1995, même si elle s'est quelque peu tassée. Le tableau ci-après en atteste.

TRAFIC FRET COMMERCIAL

(en tonnes)

	1993	1994	Variation 1993/1994 (en %)	Variation 1er sem. 1995/1er sem. 1994 (en %)
Orly	270.229	294.	+ 9,0	+ 0,5
Charles de Gaulle	664.586	786.	+ 18,3	+ 10,0
TOTAL	934.815	1.	+ 15,6	+ 7,4

Pour 1994, ces résultats placent Paris au troisième rang européen, derrière Francfort et Londres.

● En revanche, pour le trafic de passagers, l'embellie de l'an dernier (7,4 %) s'est pour le moins ternie au cours du premier semestre de cette année. Le résultat, exprimé en nombre de passagers, est certes positif, mais de 1,5 % seulement, alors que la concurrence a connu des progressions d'environ 5 % -c'est le cas à Londres et à Francfort- voire 10 % à Amsterdam. Le trafic

intérieur marque même une baisse avec - 1,1 %, explicable en grande partie par les mouvements sociaux qui se sont déroulés à Air Inter de mars à avril dernier. En revanche, le trafic international a progressé de 2,8 %.

Le tableau suivant résume ces évolutions.

PASSAGERS (en milliers)	1993	1994	Variation en %	Variation 1er sem. 1995/1er sem. 1994 (en %)
Orly	25,251	26,496	+ 4,9	+ 5,3
CDG	25,695	28,363	+ 10,4	- 2,0
TOTAL	50,946	54,859	+ 7,7	+ 1,5

Pour 1995, M. Jean Fleury, président d'Aéroports de Paris, prévoit un gain de 2,5 %. Outre les conflits à Air Inter, la suspension de tous les vols vers l'Algérie et la concurrence du train à grande vitesse Paris-Londres lui paraissent être la cause de ce résultat modeste (depuis quatre mois, la perte de trafic sur cette ligne dépasse 15 % sur un chiffre annuel de 4 millions de passagers). De même, la stratégie d'Air France, qui a relevé le prix de ses billets pour augmenter sa recette unitaire, lui semble avoir freiné la fidélisation d'une clientèle attirée, l'an dernier, par des tarifs bon marché.

B. LES AUTRES AÉROPORTS FRANÇAIS

En ce qui concerne ces plates-formes, il n'a pu être répondu à la demande de votre rapporteur pour avis concernant les chiffres relatifs au premier semestre 1995. Il le regrette d'autant plus que cela ne lui permet pas de vérifier que les tendances constatées dans la région d'Ile-de-France sont confirmées en province.

1. Les plates-formes métropolitaines

Relevons simplement que, pour 1994, les aéroports de province français, autres que ceux de l'outre-mer, ont enregistré un trafic d'environ 37 millions de passagers, soit une croissance de 3,7 % par rapport à 1993. L'écart avec le résultat des plates-formes parisiennes (7,4 %) provient du développement du trafic international, nettement plus élevé pour Aéroports de Paris : + 10,2 % contre + 3,2 % en province.

L'activité fret des aéroports de province a connu, quant à elle, une évolution moyenne de 3,3 % par rapport à 1993 avec une amélioration de cette activité sur la majorité des plates-formes. La plate-forme marseillaise confirme sa première place. Une tendance à la baisse peut être constatée sur Lyon et Nice.

Cette activité demeure en tout état de cause marginale sur la plupart des aéroports de province et reste soumise tant aux aléas de la conjoncture économique que de la politique des transporteurs.

2. Les plates-formes d'outre-mer

Dans les DOM-TOM, la hausse moyenne du trafic passagers (8 %) a été, pour la deuxième année consécutive, nettement supérieure à celle observée en métropole.

En ce qui concerne les Antilles, la croissance est également de retour après une année morose, Pointe-à-Pitre redevenant le premier aéroport d'outre-mer en termes de trafic passagers.

Le trafic de marchandises a connu une augmentation de 3 % en 1994 avec, une fois de plus, des évolutions contrastées. Ainsi, seul l'aéroport de Fort-de-France a enregistré une croissance de son trafic pendant deux années consécutives. Il faut toutefois noter le bon redressement de Cayenne et de Saint-Denis, dont le trafic marchandises a augmenté d'environ 14 % en 1994.

Le trafic de marchandises en outre-mer continue à évoluer de manière erratique et, si l'on se rapporte aux cinq dernières années, on constate une stagnation pour l'ensemble des aéroports considérés.

II. UN RENFORCEMENT DES PROCÉDURES DE SÛRETÉ

Les mesures de sûreté appliquées dans les aéroports français vont être considérablement accentuées, à partir de 1996, sur le fondement des dispositions du Titre II du projet de loi relatif aux transports, actuellement en cours de discussion devant le Parlement. En effet, ce texte -dont votre rapporteur pour avis est le rapporteur pour le Sénat- élargit les compétences exercées, en matière de contrôle aéroportuaire, par les agents de droit privé agréés par l'autorité publique mais, aussi et surtout, institue des règles plus strictes de vérification des bagages de soute.

A. UNE EXTENSION DES COMPÉTENCES DES AGENTS AGRÉÉS

L'article 15 de la loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 avait introduit la possibilité d'intervention, **sous les ordres** des officiers de police judiciaire, d'agents privés agréés par le Procureur de la République, pour effectuer les visites de sûreté des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules. Cette loi excluait des attributions des agents agréés¹, la visite des personnes.

Le projet de loi, d'ores et déjà approuvé en première lecture par le Sénat, étend les possibilités d'intervention de ces agents agréés :

- à la visite des personnes, en particulier à la mise en oeuvre des dispositifs automatiques de contrôle, sous les ordres des officiers et agents de police judiciaire ;

- au contrôle des bagages de soute, sous les ordres des agents des douanes.

Ceci ne peut être qu'approuvé. La vague d'attentats et de tentatives d'attentats terroristes qu'a connu notre pays depuis le mois de juillet confirme, si besoin en était, la nécessité de disposer des moyens d'améliorer encore les procédures de contrôle participant à la sûreté d'un mode de transport qui, plusieurs fois dans le passé, a été la cible de tels attentats.

De même, il convient de réduire les charges annexes imposées notamment aux forces de police, afin de leur permettre d'exercer mieux

¹ Dans la pratique, ces agents agréés sont, le plus souvent, les employés d'entreprises privées de sécurité qui contractent avec les compagnies et les autorités aéroportuaires en vue de mettre à leur disposition des personnels qualifiés.

encore leur mission principale qui, à l'évidence, n'est pas de contrôler les passagers d'un aéroport mais, bel et bien, de participer au maintien de l'ordre et à la lutte contre le crime et la délinquance.

Il s'agit simplement que soit organisé, de manière progressive, le désengagement de la Police et de la Douane de celles de leurs tâches de contrôle qui pourront, à l'avenir, être exercées par des agents agréés. Il est, en effet, nécessaire non seulement d'éviter un brutal transfert de coûts vers un secteur économique très gravement ébranlé par la crise qu'il traverse mais, également, de prendre garde aux perturbations préjudiciables à la sûreté qui pourraient découler d'un changement trop rapide des équipes en place.

B. UN ACCROISSEMENT DES MOYENS DE CONTRÔLE

Parallèlement à ce volet juridique, la réforme engagée prévoit un effort financier tout à fait significatif pour renforcer les moyens en personnels et en matériels nécessaires à un contrôle plus complet des bagages des passagers.

Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports, l'a confirmé lors de la discussion du projet de loi au Sénat :

① Pour le seul contrôle des bagages de soute, les investissements envisagés pour l'achat des équipements et l'adaptation des zones aéroportuaires concernées sont de l'ordre de 1,25 milliard de francs sur sept ans.

② En termes de fonctionnement, les frais annuels occasionnés par ce contrôle des bagages de soute sont évalués à 110 millions de francs, dont 65 millions dans les aéroports parisiens et 45 millions dans ceux de province. Les dépenses liées à « l'inspection-filtrage » des passagers sont, quant à elles, évaluées à 200 millions de francs par an (112 millions en province, 88 millions en région parisienne).

Le financement de ces dépenses serait assuré conjointement par les aéroports et par l'Etat, la contribution de l'Etat étant alimentée par le produit de la taxe sécurité-sûreté, selon des modalités qui ont été évoquées lors de l'examen des dotations budgétaires.

Il est, en outre, acquis que sera assurée -conformément au souhait exprimé par votre commission- une péréquation de la contribution des aéroports, afin d'éviter que les petits aéroports aient, en raison de la part importante des coûts fixes, à supporter, par passager accueilli, des charges supérieures aux gros aéroports qui traitent des flux importants de trafic. Il y a là, en effet, un enjeu majeur d'aménagement du territoire qui suppose que, pour chaque aéroport, l'importance du soutien de l'Etat soit inversement proportionnelle à la taille dudit aéroport.

C. LA MISE EN PLACE D'UNE PROCÉDURE DE CONTRÔLE DU FRET EMBARQUÉ

Enfin, le projet de loi, actuellement soumis à l'examen de l'Assemblée nationale, tend à transposer en droit français une mesure adoptée au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui impose, aux Etats signataires de la Convention de Chicago, de soumettre la totalité du fret embarqués sur les avions de passagers à des « *contrôles de sûreté appropriés* ». Les contrôles exigés sont définis comme des mesures permettant « *d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.* »

Cependant, la recommandation émise par l'OACI pour assurer une mise en oeuvre homogène de cette obligation reconnaît la difficulté d'opérer un contrôle physique efficace (inspection visuelle ou radioscopique) juste avant le chargement à bord. Elle précise donc que les vérifications exigées peuvent être faites, avant la livraisons aux transporteurs aériens, par des agents de fret ayant reçu un agrément qui leur confère la qualité « *d'expéditeur connu* ».

C'est pourquoi, le texte organise une procédure d'agrément au terme de laquelle les agents de fret y ayant satisfait pourront obtenir la qualité d'expéditeur connu. Il engage, par ailleurs, les transporteurs aériens à recourir aux services d'un tel expéditeur ou à mettre en oeuvre des procédures de sûreté spécifiques.

Ainsi, sur la base des dispositions qui viennent d'être évoquées, les vérifications des bagages des passagers et celles des containers de fret vont se trouver fortement approfondies au cours des prochaines années.

III. DES DÉCISIONS MAJEURES POUR L'ORGANISATION AÉROPORTUAIRE FRANÇAISE

A. LE RAPPORT DOUFFIAGUES

L'aéroport Charles de Gaulle, dont le site a été choisi en 1964, s'est développé à partir de l'avant-projet de plan de masse (APPM) ¹ approuvé en 1970. Cinq pistes étaient prévues. Deux ont été mises en service en 1974 et 1981 (la seconde ayant été exploitée à titre de secours dès 1976).

Compte tenu, à la fois, de la saturation estimée prochaine d'Orly, des importantes réserves foncières disponibles à l'aéroport Charles de Gaulle et des atouts que cette plate-forme tient de sa proximité avec l'agglomération parisienne, la construction -selon une orientation quelque peu modifiée par rapport à l'AMP- d'une troisième piste sur le site de Roissy a été annoncée en 1994.

Cependant, devant l'opposition manifestée par certaines collectivités locales et par des associations de riverains à un tel projet, le ministre en charge des Transports, M. Bernard Bosson, avait -avant toute décision définitive- décidé de lancer une étude globale sur la desserte à long terme du grand bassin parisien. La réalisation de cette étude a été confiée à un groupe de travail de quatre personnes présidé par M. Jacques Douffiagues et dont était membre votre rapporteur pour avis.

Ce groupe de travail -communément désigné sous l'expression Mission « Douffiagues »- devait, dans une première phase, ébaucher dans leurs grandes lignes les scénarios et stratégies à très long terme de l'organisation aéroportuaire du grand bassin parisien et proposer un cadrage plus précis des perspectives de développement à moyen et long termes de l'aéroport Charles de Gaulle. Il devait ensuite, dans une seconde phase, étudier le détail des scénarios, afin de définir les stratégies d'infrastructures en fonction de l'évolution de la demande à très long terme.

La Mission a constituée définitivement en décembre 1994 a recueilli l'**avis de plus de 500 personnes et a procédé à la réalisation** d'un important programme d'études portant sur les aspects socio-économiques, environnementaux, juridiques, fiscaux et autres de la question.

Le rapport d'étape, remis au ministre compétent, en juillet 1994, a présenté une série de recommandations pouvant être précisées et complétées

¹ *Un avant-projet de plan de masse est un document de planification à long terme, qui fixe les caractéristiques d'un aérodrome dans son extension maximale, en précisant les dispositions essentielles concernant les pistes, les voies de circulations et les zones d'installations. Il décrit les voies d'accès terrestre à l'aérodrome et donne les principes d'organisation de la circulation aérienne entraînés par son utilisation. Il indique les dégagements de l'aérodrome.*

en fonction de la concertation complémentaire à laquelle elles devaient donner lieu.

Ces recommandations reposaient sur trois orientations majeures :

① Développement concerté et modéré des **infrastructures** de CDG, en privilégiant la **solution du « moindre impact sonore »**.

La Mission préconise d'emblée de renoncer à la création d'une cinquième piste à Roissy et d'interdire, sur ce site, les vols de nuit des avions les plus bruyants. Mais, pour elle, la solution du moindre impact sonore, à la fois la plus équilibrée et la plus intéressante en matière de diminution globale de la population touchée, consiste en un système à deux fois deux pistes avec, par rapport à l'existant ou à l'APPM :

- le décalage vers l'Est de 600 mètres des pistes 1 et 2 déjà construites ;

- le raccourcissement de 3.600 à 2.700 mètres des pistes 3 et 4 à réaliser, en décalant leur seuil ouest de 900 mètres vers l'Est et en les réservant uniquement à l'atterrissage.

Au lieu de construire une troisième piste de 3.600 mètres, la Mission a donc proposé de réaliser, quasi simultanément, une troisième et une quatrième pistes, plus courtes et destinées aux atterrissages, de façon à équilibrer l'exploitation et diminuer la concentration des nuisances sonores. En effet, la Mission a considéré que les solutions à trois pistes conduisaient, toutes choses égales par ailleurs, à une certaine accentuation des nuisances.

② Mise à l'étude d'un processus de **desserrement** sur d'autres aéroports proches de Paris et de **redéploiement** sur les aéroports de province dans une perspective intermodale.

Au-delà du desserrement du trafic de Roissy sur d'autres plates-formes d'Ile-de-France, la Mission estimait qu'un redéploiement significatif devait s'appuyer : « *sur l'armature constituée par l'ensemble des aéroports français et, plus particulièrement :*

- les aéroports de province sur lesquels des mesures volontaristes permettraient d'ancrer des pôles de correspondances comme par exemple à Lyon où certaines compagnies (Corsair) commencent à s'implanter et auquel des compagnies étrangères pourraient également s'intéresser ;

- les aéroports du grand bassin parisien. »

Elle affirmait également que la force d'attraction de ces aéroports serait accrue si les métropoles proches les unes des autres ou les réseaux de villes concentraient leur potentiel de trafic sur une plate-forme commune.

③ **Réservation d'un site**, pour le besoin éventuel d'une nouvelle grande plate-forme.

Sur ce point, le rapport « Douffignages » souligne, à juste titre, qu'on « *ne peut disposer aujourd'hui ni même à court terme d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire dans le grand bassin parisien comme alternative au développement de Roissy. La préparation et la mise en oeuvre d'un tel projet demande au moins quinze à vingt ans et il conviendrait d'éviter dans l'intervalle un blocage des capacités qui aurait un tel effet de contrainte sur la demande que c'est la justification même de cet investissement qui serait remise en cause. »*

Il est également mis en évidence que **l'exploitation de cette plate-forme bénéficierait surtout, dans un premier temps, aux nouveaux entrants** qui pourraient y trouver les créneaux dont ils manquent, si le site était suffisamment attrayant pour eux. De fait, les compagnies déjà implantées sur les plates-formes existantes seront enclines à y rester le plus longtemps possible. Elles y ont beaucoup investi. Un déploiement de leur exploitation sur une, deux, voire trois plates-formes engendrerait des coûts de fonctionnement prohibitifs. Pour la Mission « Douffiagues », l'idée d'exposer une compagnie nationale à une sujétion de déplacement telle que celle qui fut imposée à Air France en 1974 serait « *économiquement illégitime et juridiquement impossible* ».

Le rapport conclut toutefois à la nécessité de **préserver le long terme**. Au fur et à mesure que l'on s'approchera de 2030, on ne peut, en effet, exclure, soit une augmentation de la demande plus forte qu'envisagée aujourd'hui, soit une évolution importante des techniques et modes d'organisation des réseaux de transports, voire d'autres facteurs liés à l'aménagement et à l'environnement qui rapprocheraient l'échéance où de nouvelles capacités importantes s'avèreraient nécessaires.

C'est pourquoi, il est préconisé de « *réserver dès à présent, à titre de précaution, un site pour une nouvelle grande plate-forme devant répondre à un besoin éventuel à très long terme* » et de protéger les abords de ce site « *selon le périmètre le plus vaste, afin de rendre possible la réalisation éventuelle de ce projet le moment venu sans générer de nouveaux problèmes sensibles d'environnement* ». La réservation de ces espaces ne préjugerait en rien des décisions à venir mais les rendrait toujours possibles.

Ces préconisations essentielles font une large part aux préoccupations d'aménagement défendues de longue date par votre commission et elle s'en félicite. Cependant, le rapport « Douffiagues » formule un certain nombre d'autres recommandations complémentaires -telle la négociation de contrats économiques et écologiques entre toutes les parties intéressées- qui ont, trop souvent, suscité moins de commentaires médiatiques et qui sont, pour cette raison, rappelées en annexe II du présent rapport.

B. LES DÉCISIONS DÉJÀ PRISES

S'inspirant des propositions qui viennent d'être exposées, le Gouvernement a annoncé, le 11 octobre dernier, qu'il décidait :

① de construire à Roissy deux pistes supplémentaires, parallèles aux pistes existantes, mais situées plus à l'Est :

② d'encourager, dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, la constitution de centres de trafic aérien sur d'autres plates-formes des grandes villes de province :

③ de retenir, dans le grand bassin parisien, au-delà de l'Ile-de-France, un autre site de nature à permettre la construction d'une troisième grande plate-forme et ainsi de préparer l'avenir :

④ d'organiser une grande concertation publique sur le développement de Roissy, associant toutes les parties intéressées, sans oublier les habitants et leurs associations, afin d'établir un contrat de protection de l'environnement et de progrès économique avec les collectivités territoriales intéressées ;

⑤ d'arrêter un programme de réduction du bruit comportant notamment l'interdiction des vols de nuit à Roissy à partir du 31 mars 1996 pour les avions les plus bruyants.

Votre rapporteur pour avis et votre commission relèvent avec satisfaction la large part faite aux objectifs de développement du territoire dans ces décisions.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 15 novembre 1995, la commission a procédé, sur le **rapport pour avis de M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis, à l'examen des crédits de l'aviation civile et des transports aériens pour 1996.**

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. François Gerbaud** a souhaité savoir si on disposait d'une étude comparée des tarifs appliqués par les grands aéroports européens, et quelle était la position de Roissy-Charles de Gaulle en ce domaine. Il a rappelé que, conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, un schéma des infrastructures aéroportuaires était actuellement en cours d'élaboration et il a estimé que ce serait un « véritable gâchis » si, au lieu de soutenir le développement du trafic de fret sur des plates-formes déjà existantes -telle Chateauroux-Déol-, ce document encourageait la construction à grands frais d'une nouvelle plate-forme dont la spécialisation serait également le traitement du fret.

Soulignant les graves problèmes que posent aux usagers du transport aérien les retards importants des vols liés à la mise en place du système européen Eurocontrol de gestion du trafic, **M. François Gerbaud** a également souhaité que l'Etat ne se désengage pas du contrôle aérien. Enfin, il a exprimé le voeu que les sommes collectées par le Fonds de péréquation du transport aérien ne soient pas « kidnappées par Bercy » et qu'elles soient employées à un meilleur aménagement aérien, conformément à la volonté du législateur.

A ce propos, **M. Jean François-Poncet, Président**, a vivement déploré qu'alors que le fonds de péréquation était abondé depuis le printemps 1995, ses interventions en faveur des lignes utiles à la desserte de territoires enclavés ne puissent être envisagées en raison des procédures applicables, qu'à compter de l'an prochain. L'ouverture de grandes lignes à la concurrence et la baisse des prix qui s'en est suivie a, en effet, entraîné des détournements du trafic des petits aéroports vers les grands aéroports, les lignes desservant les premiers restant à des prix élevés, puisqu'elles ne bénéficient pas encore des soutiens du fonds de péréquation.

Ainsi, les passagers habituels de la ligne Paris-Agen sont maintenant de plus en plus souvent tentés d'emprunter la ligne Paris-Toulouse et de rallier ensuite Agen par l'autoroute. **M. Jean François-Poncet, président**, a en conséquence proposé d'adresser une lettre au ministre des transports pour lui

demander dans quelles conditions les moyens financiers du fonds pourraient être mobilisés dès 1995.

M. Jean François Le Grand, rapporteur pour avis, a abondé en ce sens. Il a signalé que l'actuelle absence d'emploi des ressources du fonds était par ailleurs un argument qui avait été utilisé pour justifier la réduction de quatre francs à trois francs de la taxe l'alimentant.

Il a ensuite répondu à **M. François Gerbaud** que, pour les compagnies aériennes, l'aéroport de Roissy était plus cher que ses grands concurrents européens. Il a indiqué que ceci s'expliquait en partie par le fait que ces derniers abritaient davantage d'activités commerciales, sources de substantiels revenus annexes, Heathrow, par exemple, pouvant à maints égards être considéré comme un « supermarché avec des pistes ». Il a rappelé également que l'établissement public en charge de la gestion des plates-formes franciliennes -Aéroports de Paris- avait conscience de ce problème et faisait des efforts pour diminuer ses coûts.

S'agissant du développement de plates-formes de fret, il a confirmé que, d'une manière générale, le rapport « Douffiagues » était favorable au développement de « hubs » en province.

M. Jean François Le Grand, rapporteur pour avis, a, par ailleurs, reconnu que la mise en place d'Eurocontrol avait entraîné d'importantes perturbations, mais que même si le nouveau système de gestion du trafic paraissait à l'origine de 40 % des retards, il n'en était pas la seule cause. Le rapporteur pour avis a également rappelé l'intérêt de la mise en place d'une harmonisation des procédures de contrôle aérien en Europe. Il a souligné qu'une telle harmonisation était demandée par la commission depuis maintenant trois ans. Il a toutefois souhaité, avec **M. Louis Althapé** qui déplorait les retards au décollage et à l'arrivée sur la ligne Paris-Pau, que les difficultés découlant de la mise en place d'Eurocontrol se résorbent rapidement.

M. Félix Leyzour s'est alors interrogé sur la baisse du montant des avances remboursables et a demandé quels nouveaux programmes aéronautiques étaient actuellement envisagés. Il s'est également inquiété de l'avenir d'Air France et d'Air Inter, craignant que sous l'effet de la déréglementation, il y ait un risque de voir disparaître le pavillon national.

M. Edmond Lauret a, quant à lui, fait part des interrogations que lui inspirait l'achat par Air France, à la Réunion, d'un Boeing 737 totalement exonéré d'impôts, avec l'accord de l'administration des finances.

Sur ce dernier point, **M. Jean François Le Grand, rapporteur pour avis**, a remarqué qu'il s'agissait d'une application de la loi de défiscalisation dans

les départements d'outre-mer, mais que les problèmes soulevés pourraient utilement être évoqués, en séance, lors du débat budgétaire.

Puis il a confirmé à **M. Félix Leyzour** que la baisse des avances remboursables était un « effet d'optique » puisque les grands programmes aéronautiques engagés étaient en cours d'achèvement et qu'aucune décision n'avait été prise pour ceux pouvant être engagés à moyen terme (avion très gros porteur, successeur de Concorde). Le rapporteur pour avis a également estimé qu'il y avait un « risque de disparition plein et entier » du pavillon national si le plan de redressement mis en oeuvre par la direction du groupe Air France avec l'accord référendaire du personnel ne pouvait aboutir.

M. Jean François-Poncet, président, a ajouté que dans le monde d'aujourd'hui la France se devait d'être compétitive et qu'elle ne pouvait plus, au nom de la sauvegarde du pavillon national, soutenir des prestations de transport aérien coûtant plus cher qu'ailleurs.

*

* *

Suivant la proposition de son rapporteur pour avis, la commission a alors décidé de donner un **avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile et des transports aériens figurant dans le projet de loi de finances pour 1996.**

ANNEXE I

RÉSULTATS FINANCIERS DES COMPAGNIES NATIONALES

A. AIR FRANCE

Le dernier exercice comptable de la compagnie Air France a une durée exceptionnelle de 15 mois, du fait de sa volonté d'harmoniser la périodicité de ses comptes sur celle, le plus souvent suivie, par les compagnies internationales (du 1er avril au 1er avril et non du 1er janvier au 1er janvier). Cet exercice s'est donc entendu du 1er janvier 1994 au 31 mars 1995, afin de permettre que le suivant débute le 1er avril.

Cet exercice, clos le 31 mars dernier, a été marqué par la cession des titres de participation de la compagnie nationale Air France dans la Société des hôtels Méridien (SHM) et dans la compagnie Air Inter. Ainsi, le périmètre de consolidation de la compagnie nationale Air France a considérablement évolué. De ce fait, les comptes consolidés n'intègrent ni les résultats de la SHM ni ceux d'Air Inter sur la totalité de l'exercice, mais seulement jusqu'au 30 septembre 1994 pour les premiers et jusqu'au 31 décembre 1994 pour les seconds. Ce sont donc les comptes retraités de la compagnie nationale qu'il faut examiner pour apprécier les évolutions entre 1993 et 1995.

	1993 (12 mois)	1994/1995 (15 mois)
Chiffre d'affaires	38.684,3	48.990,0
Excédent brut d'exploitation	- 95,8	3.040,3
Résultat d'exploitation	- 3.614,7	- 1.952,3
Charges financières nettes	3.099,4	3.027,2
Résultat courant avant impôt	- 6.714,1	- 4.979,5
Résultat exceptionnel	- 1.578,4	2.665,0
Résultat retraité	- 7.813,6	- 2.382,7
Besoin de financement	7.898,9	7.841,4
Capacité d'autofinancement	- 3.758,3	62,9

Sur 1994/1995, le chiffre d'affaires de 48,99 milliards de francs augmente de 2,5 % par rapport à l'exercice comparable 1993/1994¹, tandis que l'excédent brut d'exploitation s'élève à 3,04 milliards de francs, contre un déficit brut d'exploitation pour l'exercice comparable 1993/1994. Le résultat net d'exploitation s'améliore de 58 % toujours par rapport à l'exercice comparable précédent et le résultat net s'élève à - 2,38 milliards de francs, à comparer au montant de - 7,81 milliards de francs pour les douze mois de 1993 (12 mois).

¹ Il s'agit de l'exercice fictif 1993/1994 qui s'étend, sur une période de 15 mois, du 1er janvier 1993 au 31 mars 1994, afin d'être comparable avec l'exercice 1994/1995.

La situation financière de la compagnie a donc commencé à se redresser sous les effets concomitants des trois éléments favorables suivants :

- le redémarrage de l'activité (croissance de 11 % de l'activité mesurée en PKT¹, mais baisse de la recette unitaire par PKT de 6,6 %) et la maîtrise des coûts (diminution des charges de personnel de 3,5 % et de celles de carburant de 7,6 %) ont permis de rétablir une trésorerie normale et d'alléger la tension financière qui s'était développée en 1993 ;

- les cessions ou réductions d'actifs immobilisés ont atteint 5,9 milliards de francs, dont 3,46 milliards de francs de cessions de titres de participation (Air Inter et société des hôtels Méridien principalement), 1,22 milliard de francs de ventes d'avions, 484 millions de francs de pièces de rechanges aéronautiques, 430 millions de francs de biens au sol ;

- un apport de l'Etat de 7,61 milliards de francs en fonds propres (la dotation de 10 milliards de francs, versée durant l'exercice 1994/1995, se répartit en effet à hauteur de 7,61 milliards de francs en une augmentation du capital social de 1,15 milliard de francs assortie d'une prime d'émission de 6,46 milliards de francs et à hauteur de 2,38 milliards de francs en produit sur cession des titres Air Inter).

Les principaux ratios significatifs ont évolué de la façon suivante :

(en %)

(ratios consolidés)	au 31/12/1993	au 31/03/1995
Excédent brut d'exploitation/Production	3,3	7,6
Charges financières nettes/Production	6,3	5,0
Investissements/Production	15,0	8,3
Capacité d'autofinancement/Production	- 4,5	2,6
Dettes financières nettes (1)/Capitaux propres totaux (2)	46,8	7,1

(1) Financements à long et moyen terme portant intérêt, déduction faite de la trésorerie disponible.

(2) Part groupe et intérêts minoritaires.

¹ Passagers kilomètres transportés.

B. AIR INTER

(En millions de francs)

	1993 (12 mois)	1994 (12 mois)
Chiffres d'affaires	11.149	11.706
Excédent Brut d'Exploitation	918	1.515
Résultat d'exploitation	- 344	+ 303
Résultat courant	- 400	+ 193
Résultat net	- 257	+ 21

L'année 1994 a été marquée par le redressement de la rentabilité de la Compagnie, après quatre exercices déficitaires. Le bénéfice net s'élève à 20,9 millions de francs, à comparer à une perte de 257,1 millions de francs en 1993.

ANNEXE II

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS COMPLÉMENTAIRES DU RAPPORT « DOUFFIAGUES »

1) Des initiatives à prendre de suite :

- Négociation d'un **contrat de réduction et de contrôle de l'évolution des nuisances**, tant pour le bruit instantané que, progressivement, pour la gêne globale :
 - . **code de conduite pilotes-contrôleurs-riverains** ;
 - . **publication** des résultats par compagnie ;
 - . **contrôle** de réalisation des objectifs avec création d'une **autorité indépendante** ;
- établissement d'un **contrat pour l'intégration économique et urbaine de l'aéroport**, en vue d'assurer un développement équilibré et cohérent :
 - . promotion de **périmètres pertinents** d'intercommunalité ;
 - . processus de meilleure mobilisation, répartition et utilisation du **produit fiscal** ;
 - . préfiguration par **création d'un fonds d'aménagement** et de développement ;
 - . redéfinition des **missions confiées à ADP** par l'Etat ;
 - . promotion d'une **démarche de type « grand chantier d'aménagement du territoire »** ;
 - . politique plus active de **réparation** auprès des riverains ;
- politique de développement prioritaire des **transports collectifs** entre Roissy et :
 - . le Val d'Oise ;
 - . Paris, avec en particulier la réalisation du projet de liaison ferrée dédiée ;
 - . l'ensemble du grand bassin parisien ;
- décisions **immédiates de suspension des vols de nuit à Roissy pour les avions les plus bruyants** et de renforcement de la **modulation** des redevances en fonction des catégories acoustiques des avions :

- clarification des **trajectoires publiées** et établissement de **règles de survol** ; mise en oeuvre expérimentale des itinéraires de guidage radar par le sud de CDG.

2) Des mesures d'accompagnement :

- Mieux **informer** sur l'évolution du transport aérien ;
- activer la **recherche** en matière de **réduction du bruit à la source** et renforcer les **normes acoustiques** ;
- mieux **connaître**, modéliser et **mesurer les nuisances** ;
- mieux **prendre en compte l'environnement dans le droit européen** ;
- renforcer les **mesures préventives en urbanisme** ;
- **répartir** plus justement les **ressources fiscales** aux abords des aéroports ;
- promouvoir la **concertation préalable** au développement des aéroports.