

Paul Funel

Jacques Villiers

le transport aérien français

rapport au ministre des Transports



Service d'Analyse Economique

CDAT
6980

DOCUMENTATION FRANÇAISE

le transport aérien français

Rapport au ministre d'Etat, ministre des Transports

P. FUNEL

Ingénieur général des ponts
et chaussées
Président de la section « économie
et transports » du Conseil général
des ponts et chaussées

J. VILLIERS

Ingénieur général de l'aviation civile
Président du Conseil supérieur de l'infrastructure
et de la navigation aériennes
Chef de l'inspection générale
de l'aviation civile et de la météorologie

Septembre 1982,

Collection des rapports officiels

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Ce rapport a été rédigé après une large consultation. Toutes les organisations et entreprises qui ont bien voulu s'exprimer avec imagination et franchise sont cordialement remerciées de l'esprit de confiance et de coopération dont elles ont fait ainsi preuve.

Les remerciements vont aussi à tous les responsables de la Direction générale de l'aviation civile et de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie qui ont bien voulu fournir des informations, formuler des avis et participer à la réflexion.

Le rôle essentiel joué par Mlle Renée Bez pour la réalisation et la mise au point de ce rapport est digne des meilleurs éloges.

Enfin, le travail efficace et l'esprit de collaboration du secrétariat de l'Inspection générale de l'aviation civile méritent la plus grande gratitude.

Le Ministre d'Etat
Ministre des Transports

Paris, le 2 novembre 1981,

Messieurs les Ingénieurs Généraux,

Durant de nombreuses années, le transport aérien a enregistré une croissance soutenue, tant au niveau national qu'international, répondant ainsi de manière économique à la croissance régulière des besoins, grâce à des progrès techniques et à des gains de productivité. Cette croissance s'est effectuée dans un cadre fortement réglementé.

Depuis le début des années 1970, la crise économique, la surcapacité, le désordre monétaire international, le renchérissement du prix de l'énergie, ont entraîné une crise profonde du transport aérien tant en France (transport à la demande et transport régional) que dans le monde où les tentatives de déréglementation n'ont fait qu'accroître les problèmes. Cela se traduit par des difficultés économiques pour les compagnies et sociales pour les personnels (chômage et déqualification des personnels navigants en particulier).

L'aspiration au voyage d'un public toujours plus large et le développement des relations intérieures et internationales de toute nature créent cependant les conditions d'une demande soutenue à condition de répondre à la diversité des besoins sociaux et géographiques et de proposer une politique tarifaire tenant compte des possibilités financières limitées des nouvelles clientèles.

Je vous demande donc d'examiner comment le transport aérien français s'est adapté aux changements techniques, économiques et réglementaires et quelles sont les perspectives d'une reprise de son développement, de manière régulière et soutenue, afin d'en préciser les conditions et les modalités.

1) Au niveau *des transports intérieurs* et de manière complémentaire avec les autres modes, vous analyserez comment élargir et rénover la notion de service public, secteur public et secteur privé contribuant ensemble et selon des modalités à préciser à la nouvelle politique : développement économique et progrès social avec l'objectif d'harmonisation des statuts des personnels des secteurs publics et privés, aménagement équilibré du territoire et ceci dans la perspective de la décentralisation. Vous examinerez en particulier la situation des exploitants, l'organisation des réseaux, le rôle des transporteurs régionaux et vous proposerez toute modification des règles et des procédures souhaitables tant en ce qui concerne les infrastructures que les liaisons aériennes.

Pour cette première partie, vous voudrez bien travailler en liaison avec la Commission de réflexion présidée par M. Kahn de manière à contribuer à ses travaux et selon le même calendrier.

2) Vous procéderez à une analyse détaillée des problèmes posés par la desserte aérienne des différents *départements et territoires d'Outre-Mer* et vous élaborerez des propositions de nature à contribuer à leur développement économique et touristique et à favoriser les déplacements dans des conditions économiques acceptables, de certaines catégories d'usagers (migrants en particulier).

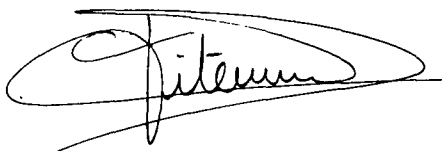
3) Vous examinerez les possibilités d'évolution de la coopération internationale en matière de transport aérien, dans *le cadre européen*, en prenant en compte les besoins des Nations et les aspirations des usagers et dans le cadre d'une concurrence maîtrisée.

4) Vous étendrez ensuite votre analyse et vos propositions à la question des vols non réguliers, examinée dans son cadre international : nature de la réglementation, structure des exploitants, partage des marchés avec les pays tiers, rôle des organisateurs de voyages

Vous voudrez bien consulter toutes les parties intéressées notamment les représentants des administrations et des collectivités territoriales, des compagnies aériennes, des organisateurs de voyages, des associations d'usagers, des organisations professionnelles et syndicales concernées.

Je vous demande de remettre des rapports partiels au fur et à mesure de l'avancement de vos travaux et de me remettre votre rapport final pour l'été 1982.

Je vous prie de croire, Messieurs les Ingénieurs Généraux, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fiterman', enclosed within a large, stylized oval flourish.

Charles FITERMAN.

Paul Funel
Ingénieur général des ponts et chaussées.

Jacques Villiers
Ingénieur général de l'aviation civile.

PARIS, le 30 juin 1982.

Paul Funel
Ingénieur Général des Ponts et
Chaussées.

Jacques Villiers
Ingénieur Général de l'Aviation
Civile.

Monsieur le Ministre,

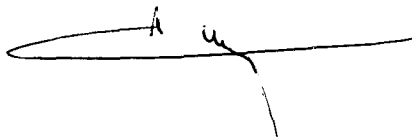
Nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint le résultat des réflexions sur certains secteurs du transport aérien français, que nous avons menées dans le cadre de la mission que vous avez bien voulu nous confier par votre lettre du 2 novembre 1981.

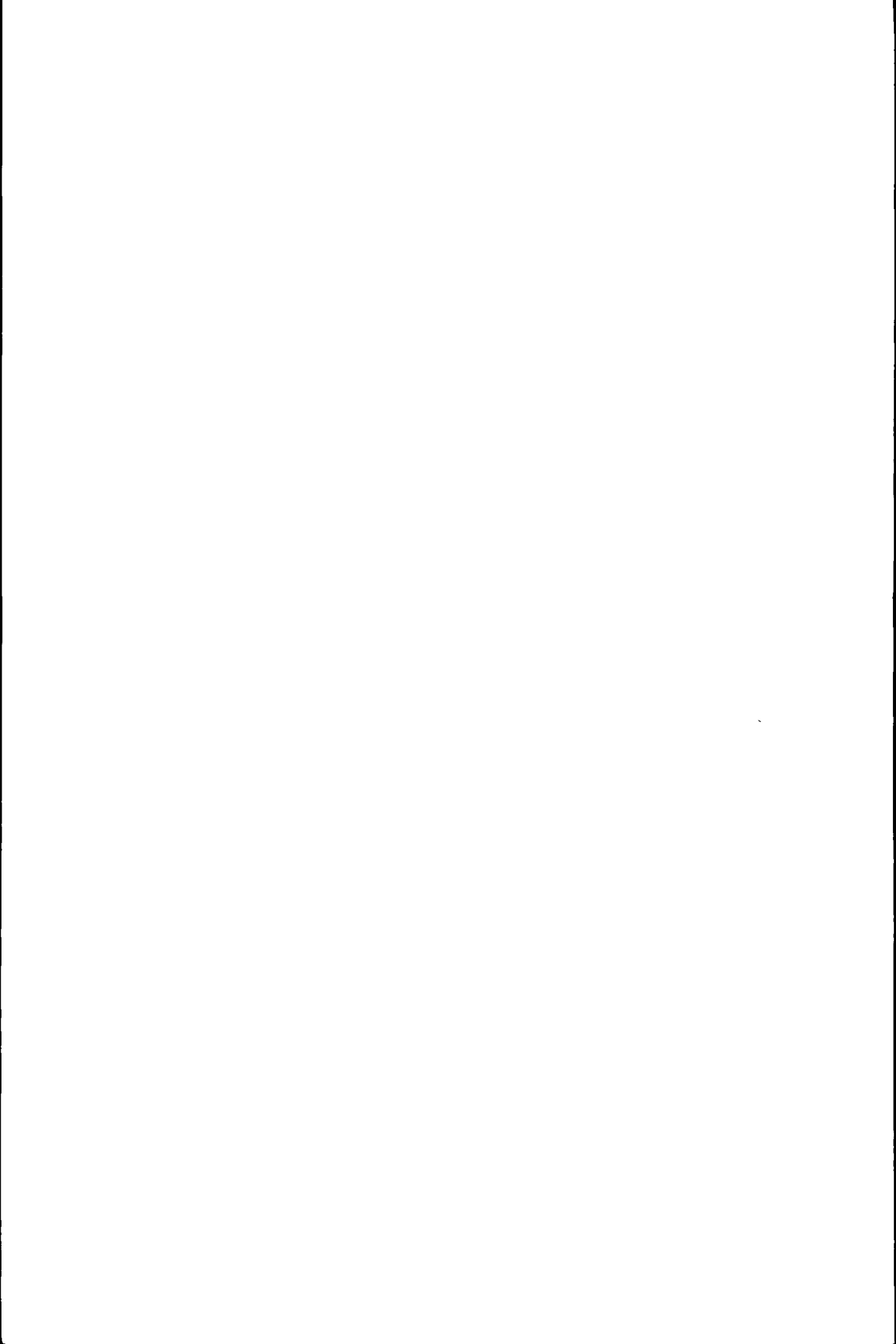
Comme vous nous l'aviez demandé, nous avons rencontré un grand nombre de personnalités professionnelles et syndicales. Nous avons constaté de grandes divergences dans leur appréciation et leur interprétation des faits.

Nous espérons que ce rapport, qui traduit notre propre analyse, offrira une base solide à la critique dans le cadre d'une large concertation.

Nous tenons à votre disposition les exemplaires nécessaires à la diffusion qu'il vous plaira de lui donner.

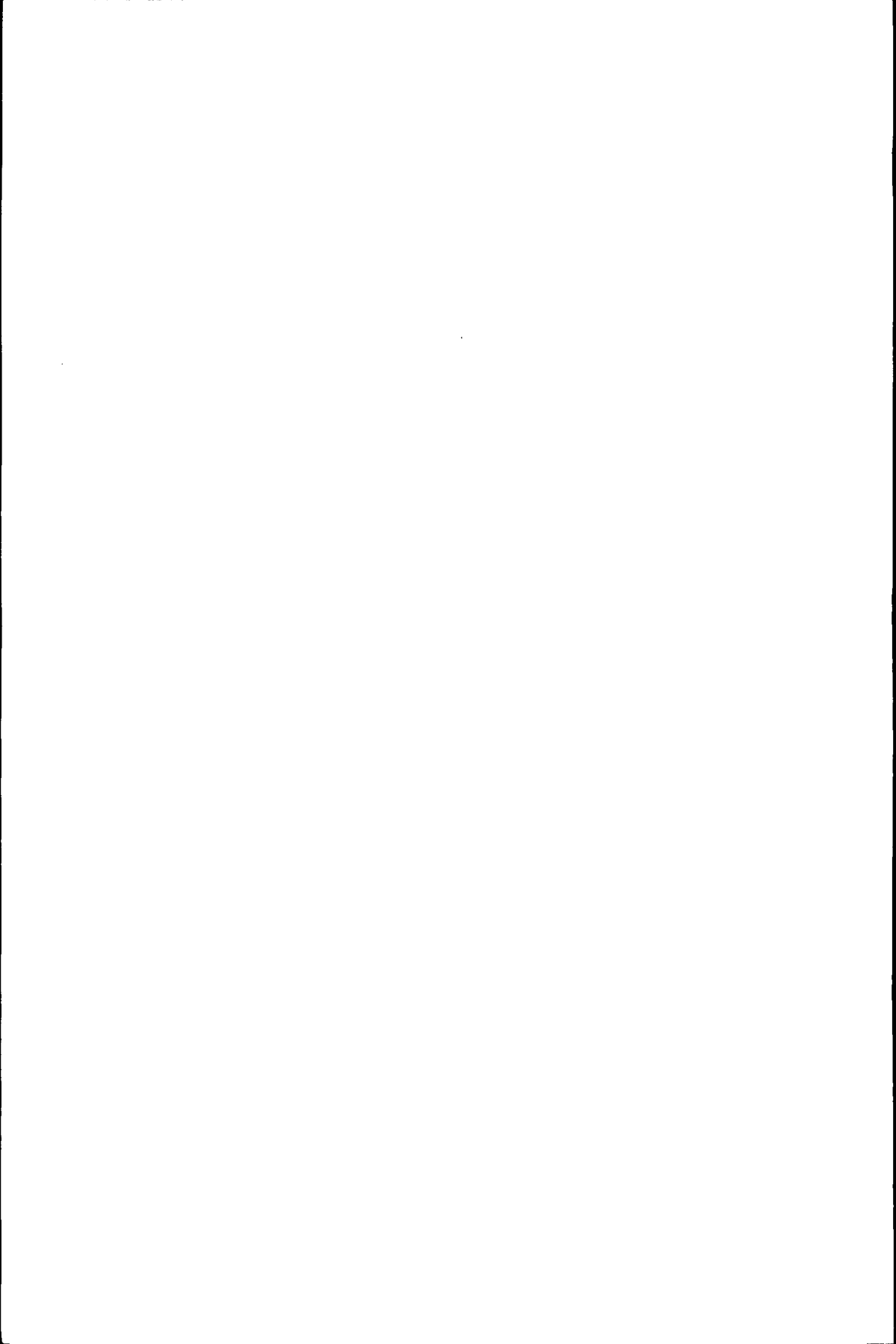
Nous vous prions d'être assuré, Monsieur le Ministre, de notre respectueux dévouement.





Sommaire

| | |
|--|-----|
| Exposé liminaire | 9 |
| Résumé et conclusions essentielles | 13 |
| CHAPITRE I Considérations générales | 31 |
| CHAPITRE II Air-Inter | 59 |
| CHAPITRE III Desserte régionale | 105 |
| CHAPITRE IV Transport non régulier | 153 |
| CHAPITRE V La desserte des départements d'outre-mer | 207 |
| CHAPITRE VI Les aéroports | 261 |
| ANNEXES Lettre d'envoi du Ministre du 30 septembre 1982 | 313 |
| Liste des organismes et personnalités consultés ... | 315 |
| Table des matières | 317 |



Exposé liminaire

Au cours des trente dernières années, le transport aérien a connu une expansion remarquable. Des progrès technologiques continus ont permis un abaissement régulier des coûts de production qui a engendré une croissance de trafic soutenue.

Cette période a vu la naissance, puis la maturation progressive et successive de chacun des secteurs du transport aérien, du long courrier au transport régional.

Jusqu'à une époque récente, cette évolution s'est effectuée dans le cadre d'un système rigidement réglementé (offre et tarification) tant sur le plan national (et dans tous les pays), que sur le plan international.

D'abord moyen complémentaire, mais riche de promesses, dont il fallait protéger et encadrer le développement, le transport aérien est devenu progressivement un mode de transport majeur et s'est imposé comme une grande industrie à part entière.

Il était dès lors tentant d'estimer que le moment arrivait de considérer dorénavant qu'elle serait susceptible de bénéficier, comme toute autre industrie, d'un nouveau souffle et d'une vitalité renouvelée en s'ouvrant à une compétition plus substantielle.

Le transport aérien régulier, installé dans le confort relatif de ses créneaux traditionnels, n'avait-il pas déjà montré qu'il était capable de réagir vigoureusement à la concurrence que le transport aérien à la demande lui avait fait subir et de pratiquer lui-même une politique de bas tarifs ?

Sautant délibérément le pas, les Etats-Unis ont récemment décidé de procéder à une déréglementation de leur transport aérien intérieur. Il est trop tôt pour augurer du bilan final d'une opération qui a fait subir aux compagnies aériennes une secousse dont beaucoup ne se sont pas remises ; aucune n'en est encore à l'abri. Ce n'est que dans une phase de stabilisation éventuelle qu'il sera possible de juger si l'opération se sera soldée par un bénéfice effectif pour l'utilisateur et de chiffrer le coût social de la phase transitoire et, le cas échéant, des phases de restructuration qui lui succéderont.

Le transport aérien international aurait été entraîné dans cette même évolution si de nombreux Etats n'avaient résisté à la tentation néo-libérale activement prônée par certains d'entre eux. La situation actuelle n'est pas exempte de confusion : la réglementation a perdu de sa rigueur sans que la concurrence ait, pour autant, été organisée sur une base saine. De grands désordres en résultent et rien ne laisse penser que, dans son cadre actuel, le système pourra évoluer vers une stabilisation satisfaisante.

Dans ce climat international troublé, la France a continué à considérer que le transport aérien a plus à perdre qu'à gagner d'une concurrence inorganisée et a pris en conséquence des mesures pour préserver son pavillon. Toutefois, les compagnies aériennes françaises n'ont pas été indûment abritées de la concurrence ; elles ont dû s'adapter aux nouvelles réalités internationales et, comme toutes leurs concurrentes, elles sont confrontées à des difficultés croissantes ; elles sont contraintes de prendre, dans un contexte mouvant et incertain, de lourdes décisions qui engagent profondément leur avenir.

Le transport aérien intra-européen a conservé jusqu'alors une réglementation traditionnelle — à l'exception du transport non régulier qui a été libéralisé — mais nombreux sont ceux qui, au nom d'arguments politiques ou économiques, estiment que l'ensemble du secteur ne devrait plus à l'avenir échapper aux règles communautaires de concurrence.

Le transport aérien intérieur français a été tenu à l'écart de ces grandes perturbations ; ses structures qui ont évolué d'une manière progressive ont été sanctionnées par une croissance du trafic rapide et soutenue. Toutefois, l'organisation du réseau des lignes régionales ne s'est pas faite sans difficultés ni avatars : la concurrence entre les compagnies régionales n'a pas donné les résultats escomptés et leur avenir reste encore préoccupant.

L'attention du ministre d'État, ministre des Transports, devait être rapidement attirée sur les problèmes actuels et sur les dangers qui planent sur le devenir du transport aérien.

Dans son discours d'ouverture des travaux de l'IATA, à Cannes le 26 octobre 1981, il exposait ses soucis et ses espoirs pour l'avenir du transport aérien international.

Il était aussi amené à se pencher sur le problème du sous-emploi des personnels navigants ; dans son communiqué du 21 septembre 1981, il annonçait une double action visant d'une part à organiser une *table ronde* en vue de prendre des mesures conjoncturelles immédiates et, d'autre part, à mettre en place la présente *mission d'étude et de propositions* (voir la lettre de mission p. 3).

Ces deux actions obéissent à des objectifs complémentaires, les unes concernant les mesures à court terme, les autres les problèmes fondamentaux de structure et les solutions à plus long terme.

Compte tenu de l'existence de la table ronde, le présent rapport pourra délibérément se placer dans cette seconde perspective et tentera donc de répondre aux préoccupations du ministre qui s'articulent autour de quatre thèmes principaux :

- importance du transport aérien dans l'organisation des espaces politiques et socio-économiques internationaux et nationaux,
- nécessité de mobiliser la forte demande latente de transport aérien au bénéfice de la consommation populaire qui en est exclue par des prix dissuasifs,
- recherche de structures et de procédures susceptibles de mettre fin aux désordres constatés tant dans l'organisation de la profession elle-même que dans l'emploi au sein de la profession,

— souci de coordination intermodale dans la mesure où le transport aérien a déjà porté des coups redoutables aux autres modes de transport et où son essor ne peut plus être organisé hors d'une vision plus générale de ses relations avec ceux-ci. C'est dans cet esprit qu'il a été demandé que les travaux soient menés en relation avec ceux de la « commission de réflexion pour l'orientation de la politique des transports », présidée par M. Jean Kahn.

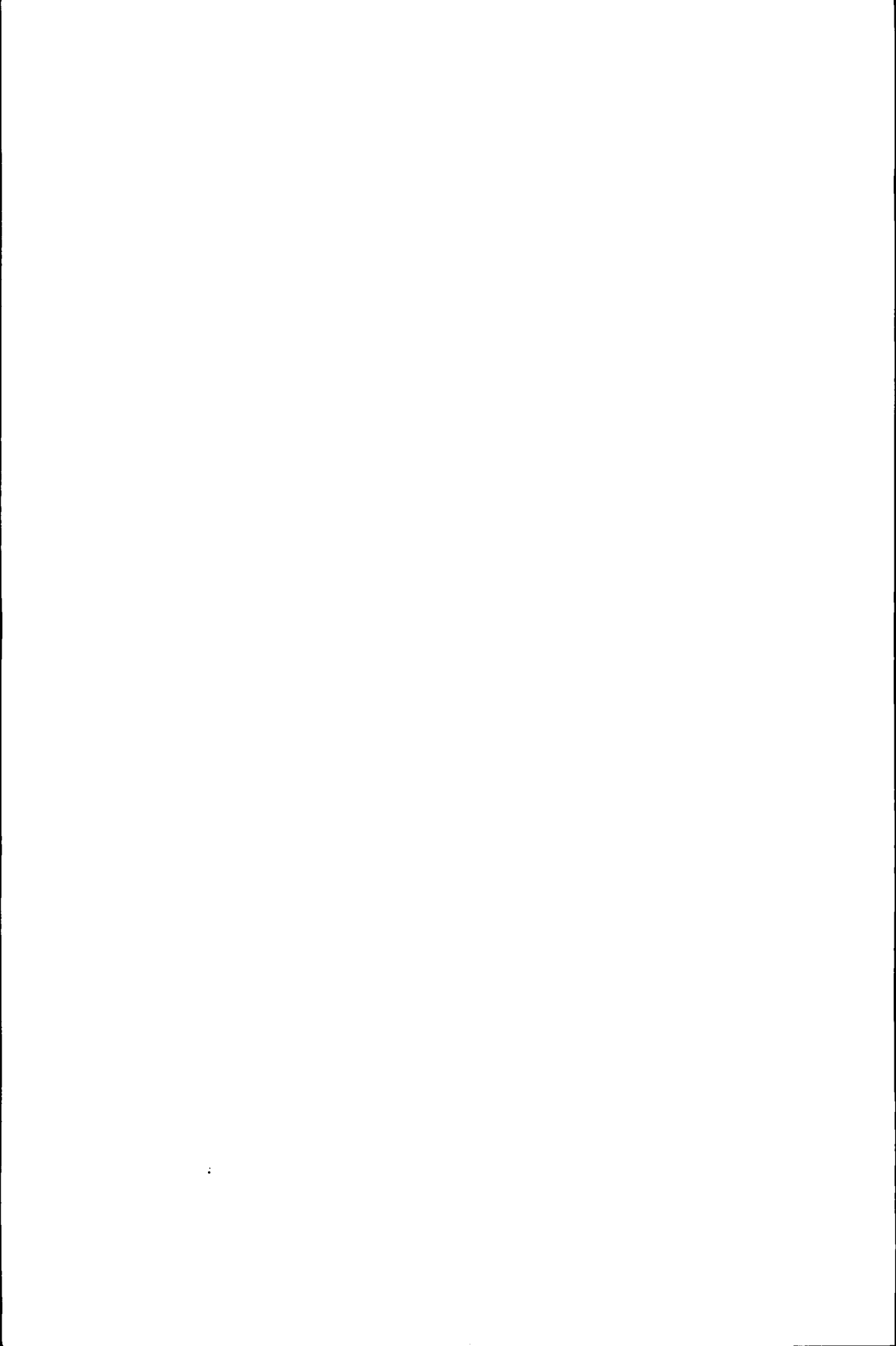
Le présent rapport analysera successivement les quatre secteurs soumis à réflexion plus particulière :

- le transport aérien intérieur (réseau principal et réseau régional),
- la desserte des DOM/TOM,
- les vols non réguliers,
- l'infrastructure.

Il convient enfin de rappeler qu'une vaste *consultation* a été effectuée avec les organisations concernées (voir liste en annexe p. 315) et que de nombreuses personnalités ont été entendues. Des analyses, des idées et des propositions particulièrement intéressantes, souvent contradictoires, ont pu ainsi être rassemblées : tous ceux qui ont bien voulu s'exprimer ainsi avec imagination et confiance doivent être remerciés. Ils ne devront cependant pas s'attendre à trouver dans le présent rapport le reflet de toutes leurs suggestions : on espère toutefois qu'ils n'y décèleront aucune analyse ou proposition susceptible de les choquer ou d'aller à l'encontre des convictions les plus essentielles dont ils se sont fait l'écho ; ils trouveront, de toutes façons, d'amples occasions de s'exprimer par la suite sur les termes du présent rapport qui pourrait ainsi servir de base à une *concertation* plus aisée et plus approfondie. Tel est l'esprit dans lequel celui-ci a été pensé et rédigé.

L'ensemble du rapport a été conçu et présenté sous forme de chapitres pouvant être lus indépendamment les uns des autres.

Il a paru nécessaire, en raison de la longueur de l'ensemble du texte, de présenter ci-après un résumé des points essentiels.



Résumé et conclusions essentielles

Considérations générales sur la socio-économie et le service public du transport aérien (chapitre 1)

Pour être conduites d'une manière systématique et constituer un tout cohérent, les études sectorielles méritent d'être placées dans une perspective et sous un éclairage communs.

En conséquence, la première partie du rapport est consacrée à l'analyse des données fondamentales de l'économie du transport aérien, et notamment à des considérations générales sur la spécificité de l'offre et de la demande en ce domaine, ainsi que sur les rôles respectifs que peuvent y jouer les régulations naturelles et la réglementation.

Cette approche permet de cerner le problème des coûts et des prix, et de dégager les lignes directrices d'une action visant à abaisser ces derniers, condition nécessaire à la satisfaction de l'objectif de croissance du trafic et de démocratisation fixé à l'étude.

L'analyse montre que les remarquables progrès technologiques accomplis par le passé ont permis un accroissement systématique de la productivité des avions et la baisse continue des tarifs, qui a entraîné à son tour une croissance soutenue et continue du trafic. Les perspectives sont moins encourageantes pour l'avenir ; les gains de productivité ne pourront être conquis que par une meilleure organisation des structures internes des compagnies aériennes, une meilleure maîtrise de tous les coûts et une saine organisation de la concurrence.

Ce premier chapitre traite enfin des problèmes sociaux et approfondit le concept de mission de service public attachée au mode de transport aérien.

La desserte par Air Inter (chapitre 2)

La desserte aérienne intérieure est née de l'action conjuguée de collectivités locales et de transporteurs résolus.

La physionomie du réseau a été dominée par Air Inter tant par sa part de trafic que par son rôle sur les autres intervenants.

Après une phase de défrichage, Air Inter a délibérément joué la croissance (en dépit de l'augmentation du prix du carburant) grâce à une politique technique et commerciale hardie et à la mise en œuvre d'une flotte bien adaptée.

Son trafic, en passagers/kilomètres transportés, atteint celui de l'UTA et représente 18 % de celui d'Air France, mais dépasse largement ce dernier en nombre de passagers (plus de 8 millions en 1981). Ses 12 premières lignes (sur

50 exploitées) acheminent plus de 72 % du trafic total. Ses tarifs ont une tendance générale à la baisse (en francs constants) ; 50 % de la clientèle bénéficie de tarifs réduits.

Animée par un souci de bonne gestion commerciale dans le cadre d'une logique d'entreprise, la politique d'Air Inter a-t-elle bien servi le service public dans le contexte du monopole qui lui est accordé ? Le rapport pose cette question fondamentale et tente de lui apporter une réponse.

Disposant d'abord d'un monopole et de subventions puis du seul droit de préemption pour l'ouverture de nouvelles lignes, la compagnie Air Inter s'est constitué un réseau avec les meilleures lignes puis a procédé à l'abandon de celles qu'elle ne s'estimait pas en mesure de rentabiliser à terme et que les compagnies régionales peuvent exploiter à un coût inférieur au sien ; il s'est ainsi opéré un clivage entre les lignes du réseau d'Air Inter (exploitées désormais sans subvention et au sein desquelles s'effectue une péréquation) et le réseau des lignes régionales ; ce clivage est de même nature que celui des lignes principales et des lignes omnibus de la SNCF ; pour ces réseaux secondaires le rôle des collectivités régionales et locales, supposées disposer de ressources financières correspondantes, est essentiel pour le choix des dessertes et pour leur promotion.

La ligne de clivage entre le réseau principal et le réseau régional présente obligatoirement un caractère empirique.

La tarification kilométrique d'Air Inter est le fruit de compromis progressifs ; elle tient compte des coûts (qui décroissent respectivement quand la distance parcourue ou quand l'intensité du trafic augmente), mais aussi de l'économie de temps pour l'utilisateur, c'est-à-dire du service rendu.

Le flux de péréquation au sein du réseau d'Air Inter reste très notable ; il est dégagé par 13 lignes bénéficiaires au profit des lignes déficitaires.

La politique suivie a suscité la croissance rapide des meilleures lignes qui ont ainsi pu entraîner dans leur développement des lignes dont le trafic n'a pas encore atteint le stade justifiant l'emploi d'appareils efficaces (donc de plus de 100 places). La péréquation ne doit pas être appréciée comme un phénomène statique, mais comme une modalité mouvante du développement d'un mode à la conquête de sa maturité ; cette maturité devrait atteindre petit à petit l'ensemble du réseau d'Air Inter à l'exception de certaines lignes qui sont de même nature que celles des compagnies régionales.

La tarification tricolore a eu pour effet une démocratisation appréciable du transport aérien.

L'avion qui place désormais toutes les collectivités directement desservies entre elles à une heure de vol environ pour un prix de l'ordre de 1 000 F aller/retour, a accompli une véritable mutation dans l'aménagement du territoire, en gommant aussi les « injustices » de la géographie (perpétuées par les modes de surface et renforcées par la rigidité de ces modes) au profit des villes les plus éloignées des centres d'activités et de décision.

Le rapport expose qu'une péréquation plus poussée au sein du réseau d'Air Inter n'aurait pas manqué de soulever de graves critiques de la part de ceux pour lesquels le transport aérien est le plus essentiel, et de provoquer des effets néfastes dans la genèse du réseau.

Il conclut, en conséquence, qu'une tarification bien maîtrisée constitue le moyen d'assurer une bonne régulation interne au mode et sa croissance harmonieuse jusqu'au moment où toutes les lignes auront atteint leur maturité.

Le développement d'un mode ne peut cependant pas s'effectuer sans tenir compte de son impact sur les autres modes.

Pour assurer le libre choix de l'utilisateur, les collectivités ont été amenées dans un premier stade à subventionner le mode aérien et à justifier cette action par les bénéfices qu'elles en attendaient pour leur développement.

Le rapport examine en détail le problème de la concurrence rail/air et montre qu'il ne saurait se limiter ni au problème de la tarification des infrastructures ni à celui de la péréquation. Il montre que *pour les déplacements d'affaire* les modes sont plus complémentaires que concurrents, chaque mode ayant un avantage déterminant en fonction de la distance parcourue. Grâce à cette complémentarité se fait jour une tarification qui, en jouant sur toute la palette des modes, rejoint de facto celle des PTT en tendant vers l'égalisation du temps et des prix respectivement au sein des zones de voisinage, de proximité ou lointaines, ouvrant ainsi la voie à une approche rénovée et généralisée de la participation globale des transports (et des communications) à l'aménagement des territoires.

Le rapport étudie ensuite dans quelle mesure Air Inter a bien géré un monopole qui n'est limité que par l'existence de la concurrence des moyens de surface et par le contrôle annuel, par la tutelle, de ses programmes et de ses tarifs.

L'analyse effectuée dans l'optique de la satisfaction du service public montre qu'Air Inter a su créer à son avantage une bonne image de marque auprès de sa clientèle, que sa croissance a été régulière grâce à une remarquable capacité d'innovation technique et commerciale. Cette politique a conduit à la mise en ligne d'avions de plus en plus productifs ; le monopole a permis une exploitation optimisée *se caractérisant* par une adaptation subtile de l'offre à la demande qui satisfait correctement l'utilisateur malgré de forts coefficients de remplissage moyen.

C'est grâce à cette gestion qu'Air Inter peut offrir des tarifs raisonnables malgré des coûts de production particulièrement élevés.

Il s'ensuit que la position de monopole a bien profité au voyageur mais d'une manière encore plus significative à la croissance de la compagnie et à ses personnels. Une répartition plus équitable des surplus ne pourrait provenir que de la pression d'utilisateurs organisés et de la confrontation publique des éléments de coûts avec ceux des compagnies étrangères similaires : c'est à cette condition que la collectivité pourrait tirer tous les avantages du monopole sans payer ses conséquences sur les coûts au-delà d'une limite raisonnable.

Le rapport passe ensuite en revue les relations d'Air Inter avec l'Etat, avec Air France, avec les compagnies régionales et avec les aéroports. De grands progrès ont été accomplis dans tous ces domaines au fur et à mesure qu'Air Inter trouvait sa voie et consolidait sa croissance dans un créneau désormais bien défini. Les relations avec les compagnies régionales sont examinées dans le chapitre qui leur est consacré. Les relations conflictuelles avec Air France se sont progressivement transformées en relations de coopération basées sur un ensemble de compromis négociés. Il n'en reste pas moins que, sur de nombreux points, les intérêts d'Air Inter et d'Air France sont contradictoires par nature et qu'il appartient à l'Etat de veiller à ce que les dispositions prises optimisent le service public au-delà des intérêts d'une compagnie ou de l'autre.

Les gains de productivité provenant de l'emploi judicieux d'appareils modernes ont été déjà accomplis sur les lignes principales de sorte que, dans l'avenir, la croissance d'Air Inter va largement dépendre de la croissance économique générale. Faute de tels gains de productivité, les tarifs d'Air Inter pourraient bien croître à l'avenir et entraîner une récession ; le confinement à l'hexagone ne permettra pas à Air Inter un développement compensateur. La coopération accrue avec Air France constitue donc un impératif pour l'avenir, dont les deux compagnies semblent bien conscientes dans leur intérêt mutuel.

La desserte par les compagnies régionales (chapitre 3)

Les compagnies régionales¹ touchent 46 villes dont 30 ne sont desservies par aucune autre compagnie régulière. Elles assurent près de deux fois plus de liaisons qu'Air Inter. Mais le trafic total ainsi acheminé reste très faible devant celui d'Air Inter.

Le réseau des compagnies régionales résulte d'une action délibérée des collectivités locales encouragée par la DATAR.

La construction de ce réseau ne découle pas d'une initiative globale basée sur des critères explicites de choix des lignes et des compagnies mais d'un processus pragmatique décentralisé.

Les collectivités locales et Air Inter se sont révélées les véritables organisatrices du transport aérien régional.

L'Etat a respecté les initiatives des collectivités locales malgré le code de l'aviation civile qui lui confère tous les pouvoirs de décision ; il est ainsi la cible de critiques de ceux qui estiment que le réseau est inutilement dense ; l'expérience montre cependant que les collectivités locales ne l'entendent pas ainsi et soutiennent les dessertes qu'elles ont défrichées aussi longtemps que les déficits ne dépassent pas leur capacité contributive. Beaucoup d'entre elles, déçues par des prévisions trop optimistes ont cependant été amenées à renoncer avec regret à leur effort de promotion.

Le rapport examine la structure du réseau et explique la prédominance des

1. Réseau intérieur.

lignes radiales sur Paris et sur un nombre limité de grandes métropoles, en raison notamment de difficultés pratiques des rabattements. Ce réseau, fruit d'un processus expérimental qui a conduit à créer puis à abandonner de nombreuses lignes, a acquis une certaine stabilité rendue cependant précaire par les difficultés rencontrées par les compagnies régionales : marges bénéficiaires quasi-inexistantes ou nulles (voire négatives) qui ne permettent pas l'autofinancement et l'attraction de capitaux frais qui, à leur tour, autoriseraient le recours à des emprunts dans des conditions satisfaisantes : toutes les compagnies sont désormais à la merci d'aléas ou d'incidents conjoncturels auxquels la plupart ont déjà succombé. La profession qui s'est ainsi concentrée, plus particulièrement autour de TAT, dépend pour sa survie des affrètements d'Air France, et des subventions directes ou indirectes des collectivités locales.

Leur faible trafic a condamné pour une longue période les lignes régionales à l'exploitation d'une gamme d'avions qui n'a pas bénéficié des progrès technologiques, porteurs d'amélioration de productivité. Il en résulte que les coûts, et donc les tarifs, ont une tendance continue à augmenter en francs constants ; la croissance du trafic s'en ressent et ne permet pas au système d'accéder aux avions de plus forte capacité (100 places et plus) au-delà de laquelle la boucle de croissance/capacité/productivité manifeste rapidement ses effets (cf. Air Inter).

L'analyse montre que, contrairement à ceux d'Air Inter, les tarifs des compagnies régionales tendent à croître d'année en année.

Le rapport s'interroge sur un avenir qui se montre relativement sombre et qui pourrait imposer de repenser le réseau régional. Le moment est-il venu de procéder à un ré-aménagement autoritaire du réseau, ou, au contraire, convient-il de laisser les collectivités locales résoudre seules leurs problèmes ? L'examen incite à penser que ni l'aide financière systématique de l'Etat à l'ensemble du réseau, ni la contraction autoritaire du réseau n'offrent de solution réaliste en l'absence de critères objectifs et incontestables pour mener et circonscrire une telle action.

Dans le cadre d'une orientation délibérément décentralisatrice, dictée, par ailleurs, par l'évolution de la compétence générale des collectivités locales, il se révèle cependant que l'Etat et les grandes compagnies aériennes peuvent peser d'une manière efficace dans le sens d'une consolidation du secteur tout en laissant, dans la clarté, aux collectivités locales la plénitude de leur rôle et de leur responsabilité d'organisatrices des transports.

Air Inter devrait être invitée à participer financièrement par le jeu de contractions tarifaires aux liaisons de rabattement sur des pôles à grand trafic dotés de liaisons fréquentes, de manière à ce que les collectivités locales y trouvent un intérêt financier déterminant.

Air Inter et Air France, instruments choisis de l'Etat de la politique de transport aérien dans leurs domaines respectifs devraient, en toute équité, rester concernées par la responsabilité d'une desserte équilibrée du territoire. L'Etat devrait s'assurer que les conditions de leur sous-traitance aux compagnies régionales y

contribuent. L'Etat et les grandes compagnies pourraient aussi participer à une consolidation du réseau régional, à condition que les modalités soient telles qu'elles ne donnent pas naissance à une incitation des collectivités locales à un développement irraisonné et irresponsable de dessertes non essentielles et qu'elles conservent aux compagnies régionales la totalité de la responsabilité de leur équilibre financier.

Une solution au problème peut sans doute être trouvée par la participation de l'Etat, des collectivités locales et des deux grandes compagnies au financement, sous forme de subvention, de l'acquisition d'avions en vue de les mettre à la disposition des compagnies régionales à des tarifs avantageux.

Une telle formule semble, par ailleurs, la seule susceptible de permettre de faire bénéficier le réseau régional des gains de productivité des avions modernes en cours de développement, dont l'ATR 42, avion franco-italien de 40/60 places et dont les compagnies régionales seraient dans l'incapacité de financer l'achat par leurs propres moyens.

Même si l'Etat conserve, au nom de la cohérence des réseaux, la compétence en matière de droits de trafic, il importe que les choix d'opportunité économique soient laissés sans équivoque aux collectivités régionales et locales avec pour effet d'explicitier clairement les responsabilités et d'éviter que les collectivités locales puissent se retrancher derrière celles de l'Etat. Une grande activité de réflexion sur l'avenir de ce secteur devient urgente. Il importe que l'Etat en assure le rôle d'animateur : les analyses effectuées dans le présent rapport sont susceptibles d'en fournir le support.

Le transport aérien non régulier (chapitre 4)

Pendant plus d'un quart de siècle, le transport aérien international s'est développé d'une manière régulière et soutenue dans le cadre d'une stricte réglementation par les Etats et par les compagnies aériennes.

A l'abri de ce système protecteur, les compagnies œuvrant essentiellement au profit des entreprises et d'une clientèle aisée, ont pu pratiquer des prix élevés ; la concurrence entre elles, qui ne portait pas sur les prix, a engendré une capacité mal maîtrisée et une absence de contraintes sur la formation des coûts ; le statut social des personnels a eu une tendance à se calquer sur celui de la clientèle.

Cette situation a permis à des compagnies non régulières d'offrir des services originaux se caractérisant par un remplissage systématiquement complet, des prestations réduites et de faibles marges de commercialisation. Agences de voyage et hôteliers ont aussi concouru à l'ouverture du transport aérien à de nouvelles couches de clientèle.

Les compagnies régulières ont rapidement réagi ; elles ont été servies par l'apparition sur le marché des avions gros porteurs dont les progrès technologiques (notamment en consommation de carburant), et la capacité permettaient une baisse importante du coût du siège offert. Elles ont été ainsi en mesure de créer des places excédentaires et de les commercialiser à un prix égal ou inférieur à celui des vols affrétés.

Le mélange des clientèles à bord d'un même avion a donné naissance à une tarification complexe dont la modulation est essentiellement basée sur les conditions de réservation, sur les dates des vols et sur la durée du séjour.

Cette adaptation a souvent conduit à l'élimination des concurrents non réguliers ; elle s'est cependant effectuée sans que les compagnies régulières aient été contraintes à procéder à une révision déchirante des composantes spécifiques de leurs coûts.

La déréglementation que les Etats-Unis pratiquent désormais pour leur desserte intérieure et tentent d'exporter à l'extérieur, a pour objet de faire jouer à la concurrence un rôle majeur dans la réduction des coûts, même si les conséquences négatives sur les coefficients de remplissage en effacent plus ou moins partiellement les effets sur les tarifs.

Toutes les compagnies aériennes doivent prendre conscience de ce que dans l'avenir, les compagnies américaines et les quelques compagnies qui auront accepté de les affronter seront de plus en plus aptes à les concurrencer.

Après ces rappels de l'histoire et de l'environnement économique actuel, le rapport passe en revue le partage des trafics réguliers et non réguliers dans les différentes parties du monde.

La concurrence fait rage sur l'Atlantique Nord entre les compagnies des Etats qui en ont accepté la rigueur ; celles-ci doivent couvrir un déficit considérable bien que leurs concurrents non réguliers aient été, pour l'heure, quasiment éliminés. La France n'a pas accepté de jouer ce jeu, ce qui permet à Air France d'exploiter ce secteur sans perte mais au prix d'un trafic faible et de fuites vers l'étranger où se pratiquent des prix attractifs.

Sur l'Atlantique Sud et l'Afrique, les tarifs sont, en général, restés très élevés ; les compagnies non régulières n'ont pas encore réussi une percée significative.

Par contre, la desserte Europe/Sud-est asiatique est dominée par des compagnies non régulières utilisant des avions modernes à grande capacité et par les jeunes compagnies asiatiques régulières.

C'est cependant dans l'ensemble Europe/Bassin méditerranéen que les compagnies non régulières se sont implantées le plus tôt et le plus durablement sans avoir engendré pour autant la déstabilisation des compagnies régulières ; le trafic d'affaires et le trafic touristique y présentent des caractéristiques essentiellement complémentaires (saisons, horaires, destinations...). Le phénomène a démarré dès les années 60, et s'est constamment amplifié, au point qu'il concerne environ la moitié du trafic et que, de ce fait, une large déréglementation s'est ainsi effectuée plus tôt qu'ailleurs (par laisser-faire plus que par volontarisme). L'importance des voyagistes et des compagnies non régulières des principaux pays européens contraste avec la faible contribution et la parcellisation de ces secteurs en France ; cette situation s'explique par les habitudes différentes de vacances des français qui disposent chez eux de toutes les potentialités, à l'exotisme près. La compagnie nationale, notamment, en raison de ses coûts, a été amenée à privilégier une politique d'équipement en avions gros porteurs

lui permettant de faire une large place à une offre de tarifs assez bon marché sur les vols réguliers et à ne mettre en œuvre des vols non réguliers qu'à titre complémentaire ; elle a constitué une compagnie spécialisée (Air Charter International) avec Air Inter pour commercialiser, en vols non réguliers, ses capacités inemployées certaines saisons, certains jours et à certaines heures ; elle associe à sa politique, dans des conditions évolutives, certaines compagnies de vols à la demande.

Le bilan de la politique menée en ce domaine se juge non seulement au nombre de passagers transportés sous pavillon français, mais aussi à la recette moyenne par passager.

Certaines compagnies européennes, dont les coûts sont comparables à ceux d'Air France, ont mené avec de bons résultats, une politique sensiblement différente de celle de notre compagnie nationale ; elles ne semblent pas souffrir du développement de leur puissante compagnie associée effectuant et commercialisant les vols à la demande.

D'une manière générale, on retiendra qu'une politique de vols affrétés ne peut se concevoir qu'en tant que partie intégrante d'une politique globale de transport aérien national ; les résultats doivent être jugés dans leur ensemble.

Le fait que la balance du trafic non régulier en Europe/Bassin méditerranéen soit déséquilibrée au détriment de la France mérite réflexion.

Le rapport examine donc ce problème en détail en vue de montrer les domaines dans lesquels devraient porter prioritairement les efforts. Il note en particulier la quasi-absence du pavillon français à l'importation (qui constitue une part non négligeable de ce trafic), ce qui dénote un manque de compétitivité et d'agressivité des compagnies françaises.

Le pavillon français non régulier est quasiment absent du secteur long courrier, en dehors de quelques succès isolés en Amérique du sud et en Afrique, succès qui pourraient évoluer vers une concurrence ouverte avec les lignes régulières en raison d'une tendance vers une programmation régulière et fréquente des vols affrétés.

La contre-performance du pavillon français dans le domaine de l'offre à bas tarifs se concrétise par une fuite de trafic vers les aéroports périphériques qui peut être estimée à 500 000 passagers par an. On peut être incité soit à soigner ce symptôme (par le protectionnisme) soit à guérir les causes (par l'organisation du secteur, la réduction des coûts et l'agressivité commerciale).

Le rapport expose les moyens de renforcer le protectionnisme dont ne se privent pas les concurrents, mais attire l'attention sur ses conséquences perverses qui tendent à priver la clientèle la moins aisée d'opportunités attractives et les aéroports de province d'un trafic essentiel à leur équilibre.

Une autre politique pourrait être de s'ouvrir un peu plus à la concurrence qui profite aux places étrangères et leur permet de développer leur trafic.

Pour l'avenir, la sagesse semble cependant de miser sur la raison et d'attendre le reflux d'une concurrence exagérée, c'est-à-dire la restabilisation selon une nouvelle règle de jeu et la restauration d'un consensus qu'il convient dès maintenant d'inventer puis de promouvoir le moment venu.

Mais la sagesse veut aussi que tout soit mis en œuvre à l'abri de la tourmente, pour être capable de se mesurer, le moment venu, avec ceux qui auront relevé le défi et qui s'en seront sortis indemnes et aguerris.

Dans une nouvelle régulation, la concurrence, pour être raisonnable et canalisée, n'en restera pas moins la concurrence. Et si les Etats et leurs compagnies aériennes ne se préparent pas à l'affronter, il se pourrait bien que *les consommateurs* exigent la satisfaction d'un droit au transport bon marché.

Ne pas se préparer à une future règle de jeu c'est la rendre impossible ou prendre le risque de ne pas y résister si elle s'impose un jour.

Le développement du goût des français pour les voyages à l'étranger, l'augmentation du temps libre, l'abaissement de l'âge de la retraite, l'extension du tiers secteur parmi bien d'autres facteurs d'évolution constituent autant de chances à saisir pour l'avenir.

La mise en œuvre de la stratégie d'Air France a nécessité des investissements lourds et ne peut pas être rapidement infléchie.

Il n'en reste pas moins nécessaire d'en évaluer régulièrement les résultats à la lumière de ceux des compagnies européennes et américaines équivalentes.

Les compagnies non régulières françaises ont conquis une part faible mais non négligeable du marché. Les nécessités de leur développement les ont amenées à s'équiper de matériel moderne performant ; elles ont ressenti, en contrepartie, tout le poids du caractère essentiellement saisonnier de cette activité en France et rencontrent des difficultés pour l'amortissement de cette flotte moderne (soit 2 B 727 et 3 B 737). Leurs coûts et leur souplesse d'exploitation de même que les types d'avion dont elles disposent, leur confèrent une certaine complémentarité vis-à-vis d'Air France pendant la bonne saison, ce qui n'exclut pas leur caractère de concurrent. Ces compagnies ont une situation financière précaire ; elles souhaitent à la fois voir reconnaître leur autonomie vis-à-vis d'Air France, et recevoir de la Compagnie Nationale une part de son trafic en morte saison.

Parmi les problèmes conjoncturels, le rapport constate que le conflit sur la composition des équipages a pesé lourdement sur la structuration du secteur, et plaide pour un accord rapide, condition préalable à la mise en œuvre de toute politique rationnelle, et à une continuité de vue essentielle à une politique de plein emploi du personnel.

La reconquête du marché national en matière de vols affrétés passe aussi sans doute par des accords entre les compagnies et les syndicats susceptibles d'allier une meilleure souplesse d'emploi des personnels navigants à la garantie de leur emploi. Le coût des vols affrétés joue un rôle déterminant dans leur

compétitivité en raison de la modicité des frais commerciaux et de l'uniformité des coefficients de remplissage (voisins de 100 %).

La saisine vise à la recherche des moyens pour assurer à la fois la croissance du trafic et de la part du pavillon français, la démocratisation du transport aérien et l'équilibre des entreprises, la défense de l'emploi et la conservation (et si possible l'amélioration) des avantages acquis.

De tels objectifs ne restent plus compatibles dès lors que les gains de productivité découlant de la mise en ligne des nouvelles générations d'avions sont pour l'essentiel désormais acquis. De nouveaux gains de productivité ne pourront être dégagés qu'en jouant sur les structures et la gestion interne des compagnies ; ces gains constituent l'enjeu pour les vols affrétés et deviendront le problème central dans le cadre futur d'une concurrence organisée.

Il importe que les mesures protectionnistes sans doute nécessaires vis-à-vis de pays ayant des coûts — ou affichant des tarifs — manifestement incompatibles avec les conditions françaises d'exploitation ne fassent pas obstacle à la pression nécessaire pour imposer la préparation efficace des compagnies aériennes à l'avenir difficile qui les attend.

L'existence dans le cadre d'ACI d'un puissant instrument capable de proposer des bas tarifs est un atout important.

Son succès suppose une réflexion préalable approfondie sur l'ensemble de la politique nationale de transport aérien et sur sa composante essentielle constituée par la politique d'Air France qui impose des contraintes lourdes.

La mise en œuvre d'une politique plus déterminée ayant ACI pour fer de lance ne peut que bénéficier de l'action de compagnies aériennes indépendantes et dynamiques qui peuvent participer activement à l'action fédératrice d'ACI ; à ces compagnies pourrait être confié, de préférence à toutes autres, le trafic régulier qu'Air France ne peut ou ne souhaite pas acheminer avec une chance raisonnable de recueillir au moins la moitié du potentiel bilatéral avec les pays étrangers. Ces compagnies indépendantes pourraient à la fois participer à ACI et rechercher leurs propres contrats d'affrètement auprès des agences de voyage françaises et étrangères.

Parmi les objectifs à fixer à une action de reconquête du marché national devraient se trouver en bonne place la desserte de la province et la prospection du marché à l'importation.

Il incombe à l'Etat de fixer les objectifs, de faciliter leur mise en œuvre, et d'en contrôler les résultats. Les associations de consommateurs peuvent être amenées à jouer un rôle important pour faire pression sur les tarifs et pour participer à l'effort créatif, sous réserve de ne pas se cantonner à se satisfaire des bas tarifs résultant des dysfonctions du système de régulation international et des fraudes et braderies auquel il donne naissance.

Le paragraphe 8.B. procède à une synthèse systématique en forme de diagnostic général et précise les propositions pour le développement d'une offre à bas (et à très bas) tarifs.

La desserte des DOM (chapitre 5)

La desserte des secteurs long courriers Antilles/Guyane et Réunion apporte à Air France une part importante de son chiffre d'affaires et constitue donc une chance pour la compagnie nationale.

Pour ces départements, la liaison avec la métropole présente d'autant plus le caractère de service public par excellence que l'avion a acquis un quasi-monopole modal.

Ce service public est confié en monopole à la compagnie nationale dans le cadre du code de l'aviation civile qui exclut toute concurrence étrangère, et du contrat d'entreprise qui prévoit des contreparties financières à toute contrainte imposée par l'Etat.

Jusqu'à présent ces lignes sont exploitées aux risques et périls d'Air France, qui pendant de nombreuses années a cherché des compromis tarifaires entre la clientèle d'affaire, la clientèle touristique et la vaste clientèle captive qui dépend de cette desserte pour conserver malgré l'éloignement ses attaches culturelles et familiales. A cette tarification complexe était par ailleurs surajoutée une tarification sociale à la personne, mal maîtrisée et peu contrôlée donc peu efficace. Cette offre était anachronique.

Elle a été remplacée depuis 1978 par une offre simplifiée réduite à deux classes et telle que la classe la plus avantageuse dont bénéficient plus de 80 % de la clientèle ait pu être offerte à un prix inférieur à celui du tarif précédent le plus économique.

Une telle évolution n'a été rendue possible que par la mobilisation de larges réserves de productivité : élimination de la première classe, densification de l'aménagement, remplissage optimisé, réduction du service à bord, réservations contraignantes...

Les résultats positifs de cette nouvelle politique furent unanimement reconnus et appréciés.

Malheureusement le bénéfice psychologique de la réforme allait progressivement être confisqué par la hausse des prix : de nouveaux gains de productivité au-delà de ceux qui résultent des aménagements effectués ne peuvent désormais être réalisés que par action sur les coûts internes de la compagnie ; or, sans action sur les structures, sur les méthodes et sur les salaires ces coûts ont tendance à croître plus vite que l'inflation (14 % par an depuis 4 ans sur la ligne des Antilles par exemple). Il n'en faut pas plus pour imaginer que des esprits mal informés ou mal intentionnés aient pu voir dans ce fait une reprise d'une main, par un « monopoleur impénitent », de ce que l'autre avait donné. Il n'en reste pas moins que cette perspective de croissance continue des coûts pose de redoutables problèmes pour l'avenir que l'Etat, la compagnie et ses personnels auraient tort de sous-estimer.

On est ainsi amené à se demander si le monopole constitue la meilleure solution.

Bien que minime, l'entorse au monopole, constituée par l'autorisation délivrée à la compagnie Minerve de transport à la demande, présente l'avantage d'une expérimentation qui peut être soumise à analyse et dont on peut tirer toutes les conséquences. -

Sur la base de documents provenant des compagnies elles-mêmes, le rapport procède à cette étude détaillée, qui explique comment une compagnie (Minerve) ayant des coûts au siège offerts supérieurs d'environ 25 % à ceux d'Air France peut offrir avec bénéfice des tarifs inférieurs à ceux de la compagnie nationale. Ce paradoxe s'explique par le jeu combiné de coefficients multiplicateurs qui grèvent les coûts nets au siège occupé de la compagnie nationale chargée du service public ; ces coefficients chiffrés dans le rapport concernent : le remplissage moyen, la saisonnalité, les réductions pour les enfants, les escales en province et les frais de commercialisation.

Les conséquences de cette situation singulière analysées en détail font apparaître que l'exploitation par la compagnie « non régulière » ne présente guère de caractère de complémentarité, mais plutôt celui d'une concurrence qui porte préjudice au service public dans son ensemble.

Le seul avantage d'une telle concurrence ne pourrait résulter que de la pression, au demeurant bien théorique, qu'elle est susceptible de faire peser sur les coûts d'Air France ainsi que de la promotion d'une nouvelle clientèle notamment en provenance de la CEE.

Il n'est pas proposé d'y mettre fin en raison de l'exutoire qu'elle offre à certaines tensions politiques nées de l'exercice d'un monopole trop exclusif.

Une situation beaucoup plus délicate ne manquerait pas de se faire jour si une compagnie capable de produire des sièges à un coût inférieur à celui d'Air France et dotée d'avions modernes s'offrait à participer à une concurrence dans le cadre du service public !

Comme l'a déjà montré l'analyse de la desserte aérienne intérieure, le monopole de service public constitue la solution théorique optimale puisque, à coût de production égal, il permet l'optimisation des capacités et des tarifs. Mais comme pour la desserte intérieure, on ne peut que rappeler que le monopole ne fait peser aucune contrainte sur les coûts, ce qui est particulièrement vrai de liaisons qui ne subissent pas la concurrence d'un autre mode. Par ailleurs le débit des liaisons considérées a dépassé le seuil en deçà duquel existe une économie d'échelle.

L'expérience des vols Minerve suggère que des aménagements pourraient être effectués dans la tarification d'Air France, notamment par une offre de prix préférentiels sur certains vols désignés en vue d'orienter les choix des usagers vers les vols les moins chargés.

L'absence de toute tarification préférentielle au profit des catégories sociales défavorisées est mal ressentie par ceux dont les moyens sont insuffisants pour supporter la charge de voyages de retour périodique au pays. Plusieurs voies sont suggérées parmi lesquelles figure une tarification s'inspirant de celle d'Air

Inter visant à lier un tarif préférentiel sur des vols désignés à l'appartenance à une catégorie sociale donnée aisément vérifiable par la compagnie.

Pour les catégories sociales les plus défavorisées, il est aussi suggéré l'octroi de tarifs spéciaux par utilisation de sièges vides complété si besoin par une compensation financière de l'Etat : un tel système nécessite une structure indépendante de la compagnie permettant le strict contrôle de l'octroi de billets à prix réduit et une ferme volonté d'éviter le glissement progressif des critères sociaux y donnant droit.

Dans l'ensemble, on a noté que la clientèle est satisfaite du service mais que le monopole ne peut se justifier que s'il est accompagné d'une considération pointilleuse des exigences du service public et une écoute permanente des réactions de la clientèle, faute de quoi toute insuffisance ou tout manquement est rapidement interprété comme la conséquence d'un monopole que chacun est prompt à considérer a priori comme abusif.

Le rapport analyse ensuite un certain nombre de griefs faits à la compagnie nationale concernant les conditions de réservation et d'enregistrement, le confort à bord, le comportement des agents de la compagnie, la protection jugée abusive du monopole. Il en ressort que des efforts devraient être faits pour améliorer le service et l'image de marque de la compagnie sans exiger pour autant un surcroît de dépense important.

Cet effort est d'autant plus impératif que le problème des tarifs risque de se poser à l'avenir avec une acuité croissante.

Les tarifs les plus bas (en francs constants) ont été divisés par 2,6 en 15 ans et bénéficient désormais à 80 % de la clientèle des Antilles par exemple, ce qui constitue une performance encore plus brillante que celle d'Air Inter. Mais les gains de productivité les plus faciles à acquérir constituent une source en voie d'épuisement et les coûts au siège ne pourraient décroître que par mise en œuvre de mesures internes difficiles à prendre ce qui risque de créer une situation difficile à maîtriser.

Il est proposé que soit mise en place aux Antilles une commission de concertation avec les usagers et les représentants régionaux et locaux élus à l'image de celle qui fonctionne désormais d'une manière satisfaisante à la Réunion.

Le rapport analyse ensuite la desserte américano caraïbe des Antilles qui pose de nombreux problèmes spécifiques.

Air France joue de facto le rôle d'autorité organisatrice de ces dessertes et se trouve être en conséquence la cible de toutes les critiques adressées au monopole.

Ces liaisons constituent un ensemble complexe où les dessertes long, moyen et court-courriers sont interdépendantes. Le rapport explicite les objectifs qui doivent leur être assignés : inclusion des DOM dans leur environnement socio-économique et politique, développement du tourisme, desserte intérieure (inter et intra départementale), part maximale du pavillon français.

Chaque type de liaison est ensuite étudié à la lumière de ces objectifs pour en faire apparaître les déficiences et suggérer les améliorations souhaitables et les moyens de les réaliser.

Cette analyse fait ressortir la complexité des problèmes, accrue par la situation financière difficile des deux compagnies aériennes locales (Air Guadeloupe et Air Martinique) et par l'absence de compétitivité dans la région des compagnies françaises en raison de leurs coûts.

Les pertes croissantes occasionnées par son réseau régional avaient contraint Air France à renoncer à exploiter deux B 737 ; la mise en ligne d'un seul B 727, avion de plus grande capacité, a minimisé les pertes au prix d'une desserte non optimale. La question d'une sous-traitance à une compagnie régionale pourrait apporter une réponse adaptée sous réserve que la preuve soit faite de son aptitude à produire à des coûts notablement inférieurs à ceux d'Air France. Les tentatives pour une de ces compagnies de recueillir un trafic à la demande lui permettant d'utiliser un B 737 dans la région n'ont pas encore été couronnées de succès et devraient se révéler difficiles.

Toute restructuration de la desserte devra respecter les intérêts de toutes les collectivités locales intéressées. Il n'a donc pas été possible de proposer une solution in abstracto ; par contre, il est suggéré que les éléments d'appréciation, tels qu'analysés dans le rapport, soient mis sur la place publique et qu'une réflexion régionale soit organisée avec tous les partenaires en vue de négocier et mettre au point une solution viable et stable.

Le système aéroportuaire français (chapitre 6)

Le système d'aéroports commerciaux français comprend outre les établissements publics (Aéroport de Paris et Aéroport binational de Bâle Mulhouse), 73 aéroports recevant plus de 5 000 passagers par an.

52 aéroports sont la propriété de l'Etat. 17 des départements et des villes. 4 de syndicats mixtes.

Parmi ces aéroports, 8 sont installés sur des aérodromes militaires (avec une affectation secondaire civile) tandis que 22 aéroports civils reçoivent une affectation secondaire militaire.

L'exploitation commerciale de ces aéroports est en général confiée à une Chambre de commerce et d'industrie.

Pour servir de cadre cohérent à la planification du réseau aéroportuaire et pour préserver les sites existants ou nécessaires à l'avenir, le gouvernement a approuvé dès 1973 un schéma directeur de l'équipement aéronautique (SDEA).

Ce schéma qui recense les besoins de chaque région pour chaque type de desserte (de l'aviation de voyage au long-courrier) définit un certain nombre de critères : il a servi de base à l'élaboration par chaque région de son Plan d'équipement aéronautique (PEA) qui localise les aéroports nécessaires et en fixe la vocation à long terme.

Tous ces plans (19) sont approuvés ou sont en cours d'approbation sauf deux d'entre eux retardés par des difficultés mineures.

Les prévisions effectuées en 1973 pour l'horizon 1985 se sont révélées trop optimistes en ce qui concerne les petites lignes régionales et l'aviation de voyage.

L'analyse montre cependant que la densité des aéroports français est du même ordre que celle des pays de développement comparable et reflète le caractère dispersé de la structure démographique française.

En 1980 l'ensemble des aéroports de province a reçu moins de 38 % du trafic français total ; la progression de leur part est lente mais continue. Aéroport de Paris reçoit 28 millions de passagers alors que seuls 5 aéroports de province dépassent le million de passagers (et reçoivent ensemble 65 % du trafic de province) ; les 9 aéroports dépassant 200 000 passagers reçoivent 20 % du total du trafic provincial, les 54 autres se partagent donc les 15 % restants.

Le rapport examine la situation financière des aéroports qui est très variable selon leur taille.

Aéroport de Paris a acquis son indépendance financière totale sans aide significative de l'Etat.

Au cours de l'exercice 1980 les ressources des 5 grands aéroports de province ont sensiblement augmenté tandis que la progression des charges a pu être limitée, mais leur marge nette d'autofinancement s'avère cependant encore insuffisante pour assurer le renouvellement de leur infrastructure.

La forte augmentation des charges d'exploitation des aéroports moyens a entraîné une détérioration globale de leur solde d'exploitation et de leur marge d'autofinancement.

Enfin tous les autres aéroports ne peuvent rester en exploitation que par leur prise en charge financière par les collectivités locales et les CCI.

On note une forte tendance générale à la baisse des investissements sur l'ensemble des aéroports bien que l'entretien des installations et la croissance du trafic nécessiteraient à eux seuls le maintien d'un niveau soutenu.

En moyenne 55 % des investissements ont été financés par emprunt mais cette part est beaucoup plus considérable (de 76 à 85 %) pour les moyens et petits aéroports.

La faiblesse structurelle de l'autofinancement alourdit le service de la dette et hypothèque l'avenir. L'Etat participe financièrement aux investissements mais d'une manière proportionnellement décroissante.

Par contre l'Etat conserve l'essentiel de la charge des services de navigation et de contrôle de la circulation aérienne des aéroports dont le coût annuel est du même ordre de grandeur que celui du contrôle en route.

Dans l'ensemble la part relativement faible des aéroports dans l'économie du

transport aérien constitue une spécificité de ce mode et lui confère une souplesse incomparable.

Les aéroports n'en doivent pas moins, pour autant, être gérés comme des entreprises.

Sauf pour les établissements publics, leur organisation tant au niveau décisionnel qu'au niveau exécutif ne présente cependant pas le monolithisme qui caractérise les entreprises industrielles ou commerciales.

Le souci constant de décentralisation et de déconcentration a permis de trouver des formules efficaces permettant à tous les participants (Etat, collectivités locales, CCI, compagnies aériennes) d'œuvrer en commun avec efficacité. Les commissions consultatives économiques (CCE) jouent, en ce sens, un rôle essentiel).

Un rapport récent (juin 1981) a analysé les mécanismes de la concertation qui y est opérée ainsi que leurs forces et leurs faiblesses ; ses conclusions et propositions essentielles (jointes en annexe au rapport) restent valables, dans leur esprit, dans le cadre de la décentralisation des compétences en train de s'opérer.

L'Etat continuera, selon toute vraisemblance, à assumer un rôle d'exploitant sur les aéroports (circulation aérienne notamment). Il importe donc qu'il puisse faire connaître ses points de vue et ses contraintes au niveau local même, afin d'éviter d'avoir à interférer avec les décisions régionales à un stade trop tardif après aboutissement des processus de concertation (projets aéroportuaires, horaires d'ouverture de l'aéroport, coordination entre les services).

Il est proposé en conséquence que le rôle des CCE soit renforcé et étendu, sous forme de « commission locale de l'aviation civile » embrassant l'ensemble des problèmes locaux du transport aérien et à laquelle participerait le délégué régional de l'aviation civile.

Une « commission régionale de l'aviation civile » pourrait jouer un rôle similaire pour permettre à tous les partenaires d'instruire en commun les problèmes de la Région et apporter sa contribution aux instances régionales de réflexion, de planification et d'animation plurimodales des transports.

Le rapport examine l'influence importante de la tarification sur la régulation des investissements et des coûts de fonctionnement des aéroports ainsi que, d'une manière plus générale, sur la rigueur de leur gestion. Il propose deux principes généraux pour guider la réflexion annuelle sur l'évolution des tarifs. Il évoque enfin les difficultés qui se présentent pour l'approbation centralisée des tarifs et qui ne seront pas pour autant aplanies par la décentralisation.

En conclusion les instances régionales et locales hériteront d'un réseau aéroportuaire bien développé et stabilisé, en état satisfaisant, correspondant bien aux besoins du trafic actuel et capable de s'adapter au développement probable du trafic et aux exigences de l'aménagement du territoire.

La situation financière de ces aéroports n'est saine que grâce à la participation

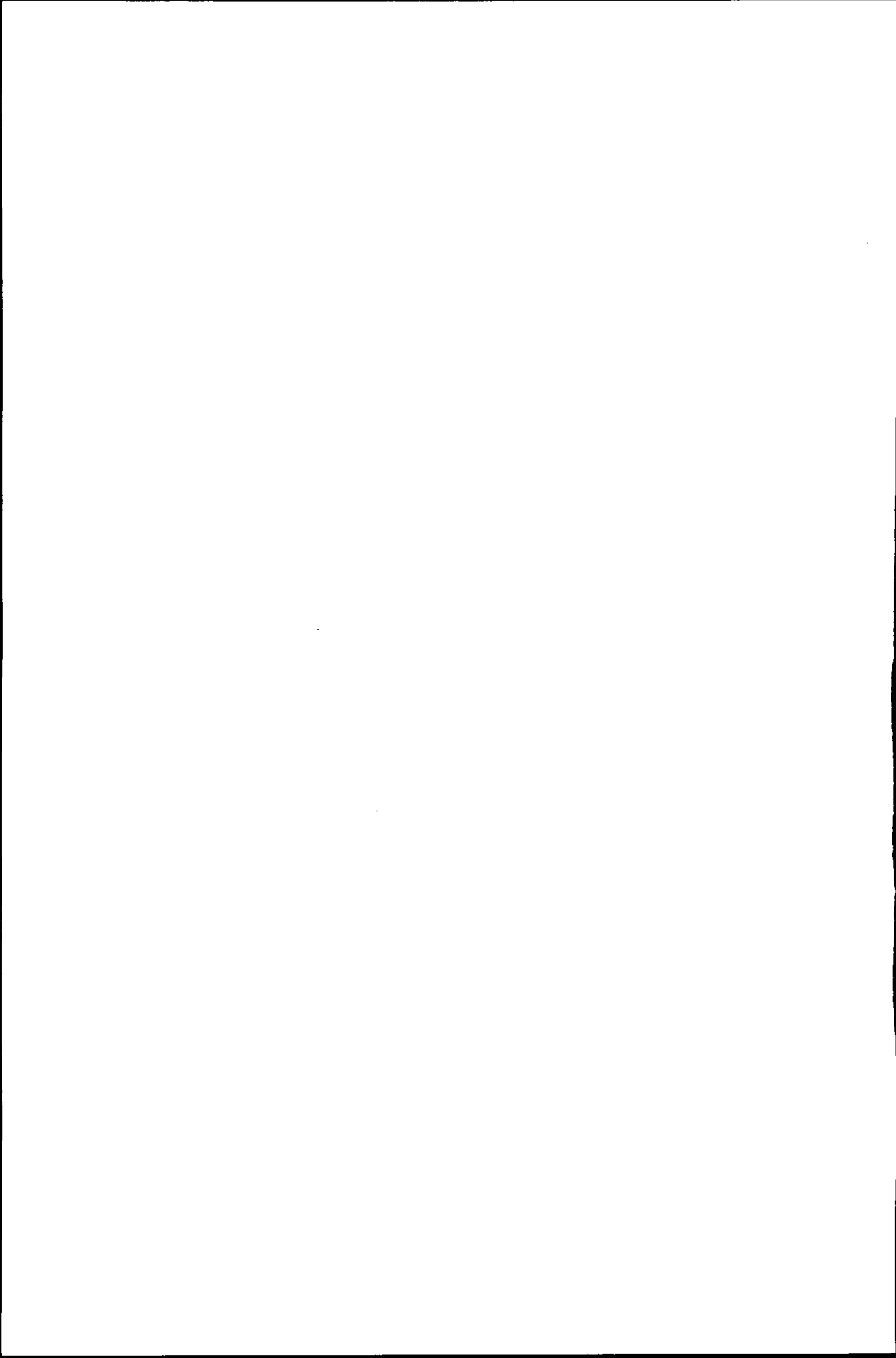
des collectivités régionales et locales qui verront régulariser leurs compétences en ce domaine où elles sont d'ores et déjà profondément impliquées financièrement.

Le désengagement de l'Etat, déjà largement accompli, ne devrait pas poser de problèmes importants dès lors que les sommes au demeurant modestes actuellement consacrées à cette activité seront transférées aux nouvelles autorités compétentes.

En raison de son rôle d'exploitant de certains services, l'Etat restera fortement impliqué dans ces processus. Des formules ont été proposées ci-dessus pour permettre sa participation tout en respectant les libertés et compétences qui seront dévolues aux collectivités locales.

Les nouveaux responsables pourront s'appuyer sur des instances de concertation efficaces qu'il leur appartiendra d'adapter aux nouvelles circonstances notamment par leur participation plus directe et plus assidue.

Le réseau aéroportuaire ne pose donc pas de problèmes nouveaux urgents ou graves.



CHAPITRE I

**CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES
SUR LA SOCIO-ÉCONOMIE
ET LE SERVICE PUBLIC
DU TRANSPORT AÉRIEN**

L'ensemble du rapport a été conçu et rédigé sous forme de chapitres susceptibles d'être lus indépendamment les uns des autres.

Ces chapitres concernent successivement :

- Air Inter
- La desserte régionale
- Les vols non réguliers
- La desserte des DOM ¹
- Les aéroports

Ces différentes composantes du transport aérien sont relativement peu corrélées entre elles mais présentent cependant de nombreux aspects communs explicites ou sous-jacents.

Il a paru nécessaire en conséquence de faire précéder le rapport proprement dit du présent chapitre qui analyse les bases communes sur lesquelles l'ensemble du rapport est fondé.

Le parti ainsi adopté entraîne sans doute quelques redites mais évite les renvois de chapitre à chapitre et permet une lecture partielle de chacun d'eux sans référence croisée.

Ce chapitre comprend donc des considérations générales communes qui seront développées plus en détail dans chaque chapitre spécifique. Il s'articule autour de quatre thèmes essentiels :

- l'offre et la demande dans le transport aérien
- les prix, comment les abaisser ?
- les aspects sociaux
- le service public et le transport aérien

ABRÉVIATIONS

SNPL : Syndicat national des pilotes de ligne

UNAC/CGC : Union nationale de l'aviation civile/Confédération générale des cadres

CTAR : Comité des transporteurs aériens régionaux

CTAC : Comité des transporteurs aériens complémentaires

SNPNAC : Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile

SNPNC/CTAF : Syndicat national du personnel navigant commercial/

Comité des transporteurs aériens français

TAT : Touraine air transport

IATA : International Air Transport Association

1. Faute de temps pour se rendre sur place les problèmes de la desserte des TOM n'ont pas été spécifiquement analysés.

1. L'OFFRE ET LA DEMANDE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

Il est banal de constater que le transport aérien, comme les télécommunications, a permis d'accomplir au cours des dernières décennies un changement radical de l'échelle spatiale et temporelle de notre planète.

Le développement, l'organisation et la conduite des affaires nationales et internationales s'en sont trouvés profondément et irréversiblement transformés.

A -- ÉVOLUTION GÉNÉRALE DE L'OFFRE

D'abord transport de luxe pour une seule catégorie de clientèle plus ou moins captive, le transport aérien s'est significativement vulgarisé, grâce aux progrès de la technologie et au développement de politiques commerciales de plus en plus évoluées et ingénieuses.

La qualité de service offert recouvre dorénavant une notion complexe qu'il convient d'analyser en vue de pouvoir mieux apprécier l'adéquation des produits aux besoins et les potentialités d'évolution.

B -- QUALITÉ DE SERVICE ET APPROCHE INTERMODALE

1 -- Composantes objectives de la qualité de service

Les composantes objectives de la qualité de service concernent pour l'essentiel :

- le temps de transport,
- le prix du transport.

Mais les concepts de prix et de temps ne couvrent pas uniquement, et tant s'en faut, le seul prix du billet ou le seul temps du voyage lui-même.

Le voyageur potentiel tient compte dans ses choix « d'un temps généralisé », qui inclut non seulement le temps de trajet domicile/destination mais intègre aussi la notion d'horaire (horaire de départ et horaire d'arrivée), l'adéquation de la capacité à la demande (préavis nécessaire à la mise à disposition d'une place à une heure donnée, et probabilité associée), la fréquence et le maillage du réseau, la régularité et la ponctualité.

De même, le voyageur potentiel estime le « coût généralisé » de ses déplacements en ajoutant au prix du billet les coûts de séjour (hôtellerie, restaurants...), et les coûts de son propre temps sur l'ensemble de son déplacement.

2 — Composantes subjectives de la qualité de service

Les composantes objectives — et théoriquement quantifiables — ne sont pas les seules à entrer en compte dans les décisions de déplacements ; des considérations subjectives (et plus ou moins explicites), motivent sélectivement la clientèle et orientent des choix qui relèvent d'un mélange de considérations pratiques et d'expression d'une idéologie sous-jacente. On citera parmi d'autres :

- le confort, la fatigue (notamment liée aux horaires, aux nuisances et à la durée du déplacement hors de son domicile), le soin et la considération personnalisée ménagés à l'usager, traité comme un client, etc.
- les effets de symbole et de signes associés à une notion de « statut social »,
- les aspects ludiques et oniriques du voyage (qui infléchissent la conscience de la durée et des contraintes de voyage, notamment de l'ennui).

Au voyage dans les airs s'associent un sentiment de liberté et la perception d'un don d'ubiquité conféré par l'aspect encore « magique » des déplacements très rapides.

Au transport aérien se sont ainsi attachées pendant longtemps, et à juste titre, une aura de luxe, une connotation de transport réservé à une classe sociale pour ses déplacements professionnels et pour ses loisirs, image gratifiante pour celui qui en bénéficiait (la « jet society »). Ces signes persistent encore malgré la démocratisation progressive du transport aérien et la dégradation rapide des conditions de luxe et de confort qui l'ont caractérisé. Ces aspects subjectifs continueront sans doute encore à constituer un puissant levier à l'essor du transport aérien à haute contribution mais on peut se demander s'ils contribuent longtemps à l'essor du transport aérien dans son ensemble.

3 — Composantes de la qualité de service et services offerts

De plus en plus nettement, en effet, l'offre de transport de voyageurs, tous modes confondus, perd ses anciens aspects dichotomiques (par air ou par fer, en première ou en deuxième classe), pour se présenter dans chaque mode sous forme *d'un large éventail de produits* confectionnés en jouant sur toute la palette des qualités objectives et subjectives du service offert.

Par ailleurs, l'offre se diversifie par la mise sur le marché de *produits personnalisés* orientés vers des cibles de clientèle spécifique. Cette pratique est novatrice au sein du service public de transport collectif, dans la mesure où elle n'y était mise en œuvre par le passé qu'au nom d'objectifs sociaux et qu'elle s'accompagnait corrélativement de participations financières publiques compensatoires. On assiste en ce domaine à *un glissement d'une notion sociale à une notion commerciale pour atteindre les mêmes objectifs*.

La souplesse du mode de transport aérien et son dynamisme entraînent dans leur sillage, et avec retard, les modes concurrents (cf. tarifs tricolores par exemple, carte vermeil...)

C -- TYPIFICATION DES CLIENTÈLES

Il n'est pas possible, même en première hypothèse d'école, de quantifier sous forme de prix équivalents les différents degrés de satisfaction des composantes subjectives de la qualité de service. En fait, il en est quasiment de même pour les composantes objectives auxquelles chaque usager est seul à même d'estimer implicitement un coût équivalent à sa plus ou moins grande satisfaction. Il règle ses comportements en conséquence.

La typification de la clientèle potentielle selon trois groupes rend relativement bien compte de motivations et de comportements assez homogènes, selon le but du voyage.

- voyages à but professionnel (dits voyages d'affaires couvrant l'activité politique, industrielle, commerciale et culturelle),
- voyages pour motifs personnels,
- voyages de loisir.

D -- ADÉQUATION PRODUIT/CLIENTÈLE

On peut assez bien déceler les caractéristiques spécifiques de la demande de chacune de ces clientèles.

Clientèle d'affaires

- exigence sur les heures de départ et d'arrivée
- demande de places disponibles avec un faible préavis de réservation
- importance de la fréquence
- pas de pression forte sur les prix (tiers payant)
- grande exigence sur la qualité subjective de service (confort, accueil, prestations, régularité, effets de signe...).

Clientèle autre

- importance déterminante des prix
- horaires moins contraignants
- possibilité de planification des voyages.

Grâce à sa souplesse et à l'imagination des compagnies stimulées par une forte

concurrence, le mode de transport aérien s'est adapté et continue à s'adapter à la poursuite simultanée de ces deux cibles commerciales.

1 — Voyages à moyenne distance

Pour les voyages à moyenne distance, la voie aérienne et les transports de surface entrent en concurrence d'autant plus vive que les offres respectives (temps de voyage et prix) sont moins différenciées, c'est-à-dire dans la zone des 300 à 500 kilomètres.

L'expérience montre que sur ces distances la clientèle d'affaires est dissuadée par des voyages de plus de 2 h à 2 h 30 et par des prix dépassant un seuil d'environ 1 000 F aller/retour ; elle souhaite un départ le matin tôt et un retour le soir avant 20 heures et des possibilités d'aller/retour dans la demi-journée.

Le transport aérien sur ces distances se prête particulièrement bien à une adaptation sélective à chacun des groupes de clientèle.

En effet la satisfaction des besoins à haute contribution de la clientèle d'affaires laisse disponibles pendant la journée des avions et des équipages qui peuvent ainsi être utilisés à coûts et tarifs marginaux au profit d'une clientèle plus sensible aux prix qu'aux horaires.

Par ailleurs, la clientèle peut être orientée sélectivement sur certains vols, en fonction de critères personnalisés (couples, jeunes, personnes âgées, groupe...).

L'accroissement de la fréquence des vols, qui résulte de la satisfaction des besoins spécifiques de chacune de ces clientèles, bénéficie secondairement à une fraction de la clientèle d'affaires.

2 — Les voyages à grande distance

Pour les voyages à grande distance la ségrégation temporelle perd une partie de ses potentialités en raison de la longueur des temps de vol et des restrictions d'utilisation nocturne des aéroports. La ségrégation temporelle s'effectue plutôt en fonction de la période (hautes et basses saisons, week-end...). La diversification des qualités de service qui permet de toucher plus ou moins sélectivement chacun des groupes de clientèle porte sur d'autres critères : contraintes sur la réservation, durée de séjour minimale ou maximale, prestations aéroportuaires et à bord, volume du siège et des dégagements à bord...).

Pour les voyages à grande distance, le transport aérien n'est livré qu'à la concurrence interne à ce mode ; les formules sont nombreuses qui permettent de satisfaire dans les meilleures conditions les besoins de chaque clientèle et assurer leur ségrégation en vue de leur appliquer des tarifications sélectives en fonction de leur capacité contributive et/ou des services offerts.

E — DIVERSIFICATION DE L'OFFRE ET DEMANDE INSATISFAITE

1 — Aménagement du territoire

Du point de vue des voyageurs, on ne peut évoquer que leurs besoins propres, mais leurs déplacements constituent autant de vecteurs élémentaires du flux de relations et d'activités qui lient les agglomérations entre elles ; les flux de déplacements de personnes entraînent la dynamique de structuration politique, économique et sociale de l'espace.

Si l'usager potentiel juge trop lourdes les contraintes associées à certains de ses voyages, et notamment s'il les espace, ou pire, s'il y renonce, les conséquences de ses choix dépassent le cadre de ses seules motivations personnelles ; les impératifs de l'aménagement du territoire se trouvent à ce carrefour entre les intérêts particuliers et l'intérêt général.

L'existence d'une demande insatisfaite constitue pour la collectivité un handicap d'autant plus pernicieux qu'une faible demande potentielle n'a pas tendance à se manifester, et à s'exprimer d'une manière explicite : les flux d'activité suivent d'une manière naturelle les lignes de plus grande pente balisées par les axes de transport les plus efficaces, et s'y adaptent au détriment des localités les moins favorisées qui restent à l'écart de ces flux.

L'inflexion de ces tendances impose que l'offre devance la demande solvable et donc que le démarrage des liaisons fasse l'objet de subventions. Par sa souplesse et ses coûts de mise en œuvre initiale relativement faibles, le transport aérien s'y prête particulièrement bien. Sa naissance et sa croissance se sont alimentées dans toute son histoire d'une offre anticipant un besoin solvable, qui a fini par se créer irréversiblement pour le plus grand bénéfice des collectivités bien desservies.

Le désir et la volonté de procéder à un désenclavement aérien existent donc en général et constituent une préoccupation prioritaire des collectivités concernées.

2 — La démocratisation du transport aérien

Si le voyage par avion est désormais entré dans les comportements de certains, il entre aussi dans les aspirations de tous. Son existence est devenu un fait de société acquis, même s'il ne touche encore qu'une faible part de la population pour les voyages pour motif personnel comme pour les vacances : mais il est suffisamment vulgarisé pour qu'il ne soit plus hors de portée. *Le transport aérien n'est plus un produit de luxe... il n'est plus qu'un produit encore cher.*

La mobilisation de la potentialité de croissance qui en résulte impose donc, au premier chef, la maîtrise et la réduction des prix.

2. LES PRIX: COMMENT LES ABAISSER ?

La spectaculaire croissance du transport aérien au cours des trois dernières décennies résulte du jeu cumulatif des effets de la boucle coût/prix/demande/coût : la réduction des coûts permet un abaissement des prix qui engendre une croissance du trafic qui, à son tour, permet de diminuer les coûts.

Ce processus va-t-il continuer à produire ses effets bénéfiques à l'avenir ?

Pour tenter de répondre à cette question, on analysera successivement :

- les facteurs liés au coût de production
- les facteurs liés aux prix de commercialisation.

A — ABAISSER LES COÛTS

Les facteurs pouvant affecter les coûts de production peuvent être classés en deux grandes catégories, selon qu'ils découlent :

- de l'évolution technologique
- de la rigueur de gestion.

1 — Coûts et évolution technologique

Au cours des dernières années, la technologie de base de la construction aéronautique a progressé sur tous les fronts d'une manière continue et soutenue ; toutes les performances des avions, et notamment celles qui affectent les prix de revient, en ont bénéficié.

Cette période a aussi été marquée par deux bonds spectaculaires :

- moteur à réaction en 1959 (Comet en 1952)
- réacteur à double flux en 1970 (grand taux de dilution).

On ne manquera pas aussi de rappeler que, fait assez exceptionnel dans l'histoire des technologies, le double flux a permis non seulement une réduction déterminante de la consommation spécifique des propulseurs, mais aussi un abaissement du bruit émis, d'où un recul de la barrière écologique qui se serait tôt ou tard opposée à la poursuite du développement du transport aérien.

De l'accroissement de la vitesse ont résulté simultanément :

- une plus grande efficacité pour l'utilisateur

— un meilleur amortissement des flottes grâce à la rotation plus rapide des appareils.

L'abaissement des prix de revient résultant de la propulsion à réaction n'a cependant pas affecté les avions de moins de 60 places, pour lesquels la propulsion par hélice reste plus économique.

Les avions qui vont équiper les flottes aériennes de la fin des années 80 porteront sur une gamme d'avions à réaction de technologie homogène qui couvrira tout le domaine depuis les Boeing 747 de 600 places et plus, jusqu'aux avions de la classe des 100 places. Par contre, les avions de moins de 100 places n'ont pas bénéficié de progrès déterminants au cours des précédentes décennies et ne sont pas susceptibles d'en bénéficier dans l'avenir proche d'une manière aussi spectaculaire que les avions à réaction.

En raison de leur trop forte consommation au siège offert, les avions de plus de 100 places de la génération précédente vont se trouver d'autant plus vite déclassés que le prix du pétrole augmentera plus significativement à l'avenir. Ils seront bientôt interdits de service en raison de leur bruit.

Dans le bas de cette gamme, il existe donc encore un créneau qui devrait être comblé par l'A 320.

Le lecteur trouvera en Annexe une liste des avions cités dans le présent rapport, leur taille et leurs performances essentielles.

La part effective de carburant dans les coûts d'exploitation s'est accrue considérablement au cours des dernières années malgré les progrès technologiques accomplis (8 % du coût du SKO² en 1973, 20 % du coût du SKO en 1980 pour Air France dont la flotte a bien entendu évolué au cours de cette même période dans le sens de la réduction de consommation spécifique).

Le déclassement prématuré des avions anciens a imposé un effort d'investissement aux compagnies aériennes et augmenté considérablement leur dette contractée à des forts taux d'intérêts en raison de l'insuffisance de leurs marges d'autofinancement ; leurs coûts sont *donc grevés de cette conséquence indirecte de l'augmentation des prix du carburant* (p.e. pour un Airbus, amortissement + frais financiers = 11,5 % du coût de l'heure de vol ; amortissement + frais financiers + carburant = 30 % du coût de l'heure de vol).

On notera aussi que les résultats d'exploitation en dents de scie de beaucoup de compagnies aériennes internationales entraînent une perte de confiance de la part des organismes de financement des achats de matériel.

Le coût futur du carburant constitue l'incertitude majeure qui influencera directement les coûts de production à venir.

La réduction des dépenses de carburant au SKO continuera donc de constituer l'objectif primordial des recherches fondamentales et appliquées en matière de

2. SKO : Siège × kilomètre offert.

construction aéronautique et l'enjeu d'une concurrence accrue entre les constructeurs et entre les compagnies aériennes.

Il convient donc d'estimer l'ampleur des résultats qui peuvent en être attendus. On pourra utilement se référer à cet effet au rapport ³ sur la recherche aéronautique rédigé en 1978 à la demande du ministre des Transports et qui montre que les progrès escomptables concernent essentiellement les domaines suivants :

- l'aérodynamique (notamment les profils supercritiques)
- le poids des avions (calcul des structures et nouveaux matériaux composites)
- le rendement des propulseurs (notamment par accroissement des températures dans la partie chaude à haute pression des turbines)
- la commande automatique généralisée (utilisation de domaines de vol naturellement instables).

La plupart de ces progrès ne pourront être mobilisés d'une manière déterminante qu'au profit d'une nouvelle génération éventuelle d'avions pour les années 1990 et, pour partie seulement au profit de certains avions déjà en cours de développement.

L'hydrogène comme carburant, s'il débouche un jour sur le plan pratique, se situe à un horizon beaucoup plus lointain. En sens inverse, la propulsion à hélice convenablement améliorée (turbo fan) pourrait revenir d'actualité pour les avions d'une centaine de places et en dessous.

Dans la course de vitesse et de poursuite que se livrent mutuellement les progrès technologiques et le prix du pétrole, il est malaisé de déterminer de quel côté penchera la balance, année après année, vers la réduction ou vers l'augmentation du coût du SKO pour un avion de taille donnée. Faire le pari sur une stabilisation selon l'équilibre actuel constitue sans doute une hypothèse relativement optimiste ; en tout cas, rien ne permet de faire avec certitude une hypothèse contraire. *Il y a donc lieu d'être extrêmement prudent dans ses espoirs pour l'avenir proche de continuer à voir baisser les coûts techniques de production comme l'histoire nous y avait accoutumé jusqu'alors.*

Il n'en reste pas moins que chaque point gagné sur la consommation de carburant d'un avion pèsera d'un poids d'autant plus déterminant dans les décisions d'achats des compagnies que le prix du pétrole sera plus élevé ; la poursuite sans relâche des recherches avancées constitue donc une nécessité vitale pour les Etats ayant une vocation en ce domaine et désireux de la conserver.

Si l'avenir du transport aérien dépend de l'optimisation de la conception des avions, l'avenir de la construction aéronautique dépend d'une manière tout aussi vitale de la bonne santé du transport aérien. Cette réalité impose aux pays constructeurs d'exercer une double vigilance sur l'organisation de ce secteur industriel et sur celle du transport aérien lui-même.

3. Groupe de travail présidé par le professeur Aigrain et rédigé par l'un des chargés de la présente mission.

2 — Coûts et capacité des avions

Les progrès technologiques ont aussi permis la spécialisation des avions selon l'étape parcourue et la capacité offerte, ainsi que l'accroissement de leur capacité maximale.

En raison de l'existence de frais d'exploitation fixes et de charges non directement proportionnelles au nombre de sièges, l'accroissement de la taille des avions a contribué directement à l'efficacité de la boucle de croissance décrite ci-dessus.

Sur une liaison donnée, l'accroissement de la taille des avions utilisés a constitué un facteur essentiel de l'accroissement de la « productivité ».

Cette évolution est freinée par la nécessité de maintenir des fréquences suffisantes : l'un des moyens de concilier forte capacité et fréquences admissibles est d'attirer une clientèle nouvelle par une politique tarifaire sélective. Le compromis entre la capacité des appareils et la fréquence des vols constitue une caractéristique essentielle de la politique commerciale des compagnies aériennes.

En raison du coût relatif très faible des infrastructures aéroportuaires et de leurs possibilités d'adaptation progressive au trafic, c'est l'avion lui-même qui recèle les plus grands facteurs de productivité par la croissance du trafic.

3 — Coûts et stratégie des entreprises

Beaucoup de paramètres entrent en jeu dans la définition de la stratégie et de la politique d'une compagnie aérienne ; la plupart de ces paramètres sont liés entre eux de sorte qu'il est difficile de les isoler et de les citer exhaustivement, à savoir :

- le choix optimal des appareils adaptés au réseau et à son développement,
- le choix du réseau (si celui-ci n'est pas imposé à la compagnie par des considérations de politique nationale ou internationale) en fonction d'une certaine politique de flotte,
- le nombre d'heures de vol annuel de chacun des avions,
- le coefficient de remplissage moyen des avions,
- la recette unitaire moyenne par vol,
- la rotation des équipages (nombre d'heures de vol mensuelles, nombre d'étapes par vol, longueur maximale de l'étape),
- le taux de croissance du trafic,
- la structure de la compagnie et ses coûts spécifiques.

Les exemples ne manquent pas, hélas, pour démontrer qu'une compagnie qui tente de privilégier un ou plusieurs de ces paramètres sans se soucier de tous les autres rencontre rapidement de graves difficultés.

4 — Coûts et rigueur de gestion

Une bonne stratégie et une bonne politique ne suffisent pas à atteindre de bons objectifs, si elles ne sont pas assises sur une gestion interne rigoureuse de l'entreprise.

L'indice classique du nombre de passagers par salarié intègre dans une même mesure la productivité interne et la productivité qui résulte de facteurs exogènes à cette seule préoccupation (croissance du trafic, augmentation de la productivité des avions...).

Si, dans l'avenir, ces derniers facteurs venaient à se stabiliser, les différences de productivité interne des entreprises ne manqueraient pas d'apparaître dans toute leur nudité, et pourraient constituer un des enjeux majeurs dans le cadre d'une concurrence restaurée et renouvelée.

Dans le cadre des objectifs de démocratisation du transport aérien, le problème des rémunérations et des conditions de travail ne pourra pas manquer de se poser un jour ; en effet, dans les conditions actuelles, chaque salarié du transport aérien pris dans son ensemble génère une valeur ajoutée double de la moyenne nationale, et reçoit un salaire triple (source tableau de bord de la DGAC sept. 1981). Cette situation n'est d'ailleurs pas propre à la France seule.

Les évolutions sont cependant toujours difficiles à accomplir en ce domaine, en raison des résistances ou des réticences à modifier des situations et des comportements acquis.

B — ABAISSER LES PRIX

1 — Coûts, tarifs et équilibre financier

On a montré ci-dessus que les coûts *au siège kilomètre offert* (SKO) dépendent de très nombreux paramètres mettant en cause la stratégie et la gestion des compagnies aériennes.

De même, la recette pour la compagnie aérienne est tributaire de sa stratégie commerciale qui commande deux facteurs essentiels : le remplissage de l'avion, c'est-à-dire le nombre *de passagers kilomètres effectivement transportés* (PKT), et les tarifs pratiqués.

Plus généralement la recette globale d'un vol résulte du nombre de places offertes par type de « produit » ainsi que du nombre de billets vendus et des tarifs pratiqués pour chacune de ces variantes (on a vu que de nombreux types de service peuvent être élaborés en fonction de la classe offerte, des prestations, des conditions de réservation et de la durée du séjour, etc.)

La recette est donc très dépendante du succès de la politique commerciale qui joue un rôle plus déterminant que les niveaux de coût eux-mêmes dans l'équilibre de la compagnie aérienne. L'objectif principal est donc de réaliser des rem-

plissages maximaux et la vente de produits à tarif le plus élevé possible, mais aussi de vendre, éventuellement à bas prix, des sièges qui resteraient vacants. Devant cette préoccupation commerciale majeure des compagnies aériennes, la maîtrise des coûts passe souvent à un rang secondaire, ce qui explique des disparités de compagnie à compagnie et les coûts élevés généralement constatés (notamment en ce qui concerne la masse salariale).

Inversement d'ailleurs, la stratégie commerciale adoptée peut être fondamentalement contrainte par les coûts de la compagnie ; c'est ainsi, par exemple, qu'une compagnie à coûts élevés choisira une politique d'avion à grande capacité, au détriment de la fréquence journalière des vols, restera timide en matière de bas tarifs, ou souhaitera une politique protectionniste.

A politique similaire et coefficients de remplissage voisins d'une compagnie à une autre, la compétition porte sur la rigueur de la gestion et la maîtrise des coûts qui deviennent alors la condition déterminante du succès. Il en est plus particulièrement ainsi des vols nolisés à remplissage avoisinant 100 % et offerts avec des frais commerciaux réduits.

2 — Coûts, tarifs et concurrence

La concurrence entre les compagnies aériennes est censée jouer un rôle régulateur de l'offre, des tarifs et donc des remplissages. Tout le monde ne s'accorde pas cependant sur les effets réels de la concurrence.

Deux écoles principales de pensée s'affrontent : certains estiment que la pression de la concurrence est seule susceptible d'imposer aux compagnies aériennes une diminution de leurs coûts et un dynamisme commercial et tarifaire imaginatif ; d'autres, sans sous-estimer ces effets, n'en considèrent pas moins que la concurrence sans limite engendre une lutte qui donne naissance à une offre surabondante là où le profit potentiel existe (et à un abandon de service public là où la demande est faible), ce qui se concrétise par des surcoûts qui annulent et au-delà les gains théoriques escomptés sur la réduction des coûts de production. Dans les cas extrêmes, les compagnies se livrent à une concurrence sauvage visant à l'élimination des concurrents en les faisant renoncer à une lutte tarifaire sans borne, engendrant des déficits déraisonnables.

De nombreuses compagnies aériennes appellent ainsi de leurs vœux une organisation de la concurrence bien maîtrisée pour réguler le système dans des limites suffisamment étroites afin de satisfaire d'une manière stable une offre bien évaluée mais laissant des marges de concurrence raisonnables qui permettraient aux compagnies aériennes d'entrer en compétition stimulante.

Les conditions de concurrence actuellement en pratique de par le monde offrent le spectre le plus large des possibilités qui vont du monopole à la concurrence sans limite, en passant par de nombreuses nuances de réglementations intermédiaires entre ces extrêmes. Ces cas seront analysés dans les chapitres qui suivent ; ceux-ci feront apparaître différents types de dysfonctionnements dans une situation essentiellement évolutive.

Malgré la diversité des cas qu'il peut observer, l'économiste du transport aérien n'est pas pour autant en mesure de découvrir la formule idéale par laquelle une concurrence « bien maîtrisée » serait susceptible de produire ses effets bénéfiques sans engendrer de conséquences préjudiciables.

Au système qui met en concurrence les compagnies régulières s'ajoute le plus souvent un système de transport aérien non régulier qui interfère profondément avec ses propres processus de régulation.

D'une manière générale la situation est parfois si confuse que les autorités de réglementation, comme le théoricien, ont bien du mal à définir les concepts de « vol non régulier » et de « vols nolisés » en leur opposant la simplicité apparente du « vol régulier » classique. Ces concepts se chevauchent dès lors que des vols réguliers offrent des groupes de places nolisées, et que des vols dits non réguliers sont effectués régulièrement tandis que les agences de voyages commercialisent leurs sièges à l'unité sans pour autant en avoir affrété la totalité. Et que dire encore des sièges vendus, au dernier moment et concernant l'une et l'autre catégorie de vols, hors de toute tarification publiée et à des prix sans rapport avec le coût moyen du siège offert puisque toute recette supplémentaire, si minime soit-elle, constitue une tentation à laquelle les compagnies aériennes ébranlées *par l'absence de réglementation ou de consensus* ne sont plus en mesure de résister. Le mot « charter » a le mérite, dans une telle confusion, de n'avoir pas à être défini puisqu'il n'existe pas en français ; c'est pourquoi il est si pratique pour couvrir toute activité qui se départit du service public régulier classique, à prix publié garanti et jamais « soldé » ; dans cette acception d'ailleurs, ce mot n'est ni anglais ni français, il couvre toute activité autre que celle des compagnies régulières de transport public supposées se cantonner à cette dernière activité et la pratiquer scrupuleusement. Dans l'esprit du public, il couvre toutes les offres à bas prix.

Enfin, il existe de nombreuses compagnies qui effectuent souvent à la fois des vols réguliers, des vols régulièrement programmés, ou des vols à la demande pour leur propre compte ou affrétés par des tiers. Elles sont communément appelées « compagnies charter ».

C'est pourquoi nous prendrons la liberté d'employer le mot « charter » prudemment encadré de guillemets, chaque fois que des vocables français précis (vol nolisé, vol à la demande) ne manqueraient pas d'être impropres et d'engendrer des ambiguïtés.

L'absence de concept clair et du vocable correspondant constitue une preuve d'un état encore bien confus — et sans doute transitoire — de l'économie et de la réglementation du transport aérien.

Il est trop tôt pour préciser ce que pourront être à l'avenir les mécanismes permettant de mettre en œuvre une concurrence internationale maîtrisée ; on peut en entrevoir les grandes lignes dans les propositions présentées en 1981 par le président, alors français, de l'IATA, mais on peut prévoir qu'il serait plus aisé de négocier les modalités d'une telle structuration future que de restaurer le consensus sur le principe même d'une entente et la détermination de se conformer sans réserve aux décisions communes.

Le moment venu, la confrontation entre les compagnies s'effectuera à nouveau sur leurs coûts de production et la finesse de leur politique. L'objectif à moyen terme de toute compagnie aérienne doit donc être de s'y préparer.

Pour les vols affrétés c'est d'ores et déjà sur les seuls coûts de production que joue directement la concurrence.

3 — Les économies d'échelle

L'économiste est contraint de baisser les bras devant l'analyse d'une situation si évolutive et instable que les résultats expérimentaux ne lui permettent pas de valider, ou d'invalider ses modèles théoriques ; les grandes manœuvres qui se développent découlent souvent d'actes de foi ou de discours dont le but essentiel est de masquer les intérêts immédiats en cause, plutôt que de démonstration convaincante.

Il est cependant possible d'affiner une notion sous-jacente à toute théorie, et qui concerne l'existence ou la non existence « d'effets d'échelle » dans le transport aérien ; cette interrogation, bien qu'accessible à l'analyse sur le terrain, ne semble même pas appeler une réponse unanime, si tant est que chaque tenant d'une théorie trouve toujours moyen d'en découvrir des justifications même partielles.

Il semble bien qu'il y ait peu de relation directe évidente entre le coût unitaire et la taille d'une compagnie aérienne. Par contre, le transport aérien doit être généralement considéré comme présentant les caractéristiques d'un « monopole naturel » sauf sur les axes à très fort trafic.

Des études ⁴ ont montré, en particulier, que les coûts d'exploitation unitaires d'une compagnie aérienne sont très sensibles à la capacité moyenne des avions qui composent sa flotte et qu'on ne peut pas négliger cet effet d'échelle lié à la capacité des avions. En conséquence, l'exploitation d'un réseau de transport aérien est généralement moins coûteuse pour la collectivité lorsqu'elle est assurée, toutes choses égales d'ailleurs, par une compagnie en situation de monopole que lorsqu'elle est assurée par une combinaison quelconque de plusieurs transporteurs. Ce résultat, évident pour un petit réseau de transport aérien régional, se vérifie aussi expérimentalement pour une compagnie de taille inférieure ou égale à celle d'Air Inter et dont le réseau n'est pas trop complexe (moins de 40 à 50 villes desservies), ou de la taille des réseaux européens des compagnies européennes.

Des compagnies ont des rendements encore croissants. La conséquence immédiate est que le coût marginal est inférieur au coût moyen sur toutes les lignes dont le potentiel de trafic ne justifie pas encore la mise en service des

4. Jacques Pavaux : *Monopole naturel d'une production multiple : le cas du transport aérien*. Communication au colloque de l'AFSE - Paris, juin 1980
Voir également J. Pavaux : *L'économie du transport aérien - La concurrence impraticable*. A paraître chez ECONOMICA.

avons les plus gros, avec des fréquences optimales. Il n'en est plus de même pour les lignes justifiant l'utilisation d'avions gros porteurs à une fréquence élevée.

3. LES ASPECTS SOCIAUX

A — STATUT DES PERSONNELS DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Les personnels des compagnies aériennes se répartissent entre :

- le personnel de la compagnie nationale Air France (33 453 salariés en 1980) qui est soumis à un statut fixé par voie réglementaire (Art. D. 134-1 du Code du travail et R. 342-13 du Code de l'aviation civile) ;
- le personnel des autres entreprises de transport et de travail aérien (environ 20 000 salariés en 1980) soumis au droit commun des contrats de travail et des conventions collectives.

A l'intérieur de chacun de ces groupes, il faut distinguer entre le personnel au sol et le personnel navigant ; pour certains aspects de sa vie professionnelle ce dernier relève des dispositions du livre IV du Code de l'aviation civile.

La notion de « statut » recouvre pour les personnels de l'aviation civile :

- des dispositions législatives et réglementaires, propres à la profession de navigant mais qui ne concernent que quelques aspects de la « couverture sociale » des salariés (contrat de travail, préavis, indemnités de licenciement, inaptitude, régime de retraite, durée de travail...) ;
- le statut du personnel de la compagnie nationale Air France qui règle l'ensemble des rapports entre l'employeur et ses salariés (hiérarchie, rémunération, régime de travail, carrière, maladie, indisponibilités, indemnités de licenciement, inaptitude, représentation du personnel, formation, habillement, logement, transport, retraite, etc.). Ce statut est soumis à l'approbation préalable des autorités de tutelle (Article R. 342-13 du Code de l'aviation civile) et son application en est contrôlée, soit en permanence (Article L. 342-1) soit a posteriori (Cour des comptes, Commission interministérielle de coordination des salaires instituée par le décret n° 53-707 du 9 août 1953).

Les personnels sont régis de la manière suivante :

1 — Personnel au sol

Pour la compagnie nationale (hormis le personnel dit « local », soit 5 168 agents employés à l'étranger en 1980) le statut et le règlement qui le complète procède, malgré leur nature, de négociations directes entre l'entreprise et ses salariés (en dernier lieu l'accord social pour 1982 du 15 décembre 1981).

Celui des autres compagnies relève de la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien dont l'application est rendue obligatoire par des arrêtés d'extension. Cette convention est souvent amendée par des accords d'entreprise dont certains (*cf.* Air Inter, UTA) tendent à établir un certain parallélisme avec Air France. La convention s'applique également aux représentations des compagnies étrangères. Certaines de celles-ci ont amélioré sensiblement les dispositions conventionnelles, alors que beaucoup d'autres ne font, par référence au contexte économique, politique et social de leur pays d'origine, qu'une stricte application des arrêts d'extension (notamment en matière de salaires).

2 -- Personnel navigant

On comptait en 1980 : 2 013 personnels navigants techniques (PNT), 4 114 personnels navigants commerciaux (PNC) (soit 6 127 personnels navigants) à Air France⁵, environ 3 100 PNT, 1 600 PNC (soit 4 700 PN) dans les autres entreprises.

a -- Personnel navigant technique

- Le procès-verbal du 16 mars 1971 signé entre les trois grandes compagnies aériennes et les syndicats représentatifs détermine les conditions de travail et de rémunération du personnel navigant technique (à quelques légères nuances près qui ont été apportées par des accords d'entreprise).

Ces conditions sont unifiées malgré le caractère différencié des exploitations (long, moyen et court-courrier, et même vols à la demande effectués avec le personnel de ces trois compagnies).

- le personnel navigant technique des entreprises de transport aérien régional relève d'une convention collective conclue en mars 1978 entre les syndicats (SNPL, l'UNAC/CGC) et le CTAR (devenu depuis le CTAC) représentant les compagnies. Cette convention devrait être révisée avec la participation du syndicat SNPAC.

- une convention collective est en cours d'élaboration, qui couvrira le personnel navigant technique du travail aérien, des écoles et aéroclubs et du transport privé.

- la négociation de la convention collective du transport d'affrètement « charter » a été interrompue à la demande de certaines organisations syndicales dans l'attente que les pouvoirs publics précisent les orientations et les structures propres à couvrir ce secteur d'activité.

- il est envisagé d'entreprendre une convention collective « transport à la demande » (avions-taxis).

5. Hors centre d'exploitation postale.

b — Personnel navigant commercial

- le PNC des trois grandes compagnies dispose d'une convention collective SNPNC/CTAF que la compagnie nationale Air France a intégrée dans son propre règlement.
- les négociations en vue de la conclusion d'une convention collective du transport aérien régional n'ont pas abouti, mais les PNC des deux principales compagnies intéressées (TAT et Air Alsace) sont couverts par des accords d'entreprise.
- le PNC des compagnies d'affrètement sera partie prenante à la convention visée ci-dessus (3-A-2-a).

On voit donc se dessiner la constitution d'un ensemble de dispositions conventionnelles régissant, secteur par secteur, l'ensemble des personnels navigants français.

B — L'HARMONISATION DES STATUTS

L'approche sectorielle de l'élaboration du statut de navigant a été commandée par la constatation des disparités et des diversités des situations. Les partenaires sociaux gardent cependant à l'esprit le dessein de construire un « tronc commun » rassemblant les dispositions qui au cours des analyses effectuées à l'occasion de chaque négociation sectorielle se révéleront pouvoir s'appliquer à l'ensemble des personnels navigants et y adjoindre les six ou sept accords paritaires sectoriels existants ou à établir.

L'harmonisation, c'est-à-dire la volonté « d'établir des proportions heureuses »⁶ entre plusieurs situations est effectivement une conception réaliste en la matière. Elle peut se concrétiser sans mettre en cause le difficile équilibre de la plupart des entreprises de transport aérien *sous réserve que la spécificité et les contraintes de leur exploitation figurent au centre des débats.*

C'est ainsi que pour certains types d'exploitation, l'organisation du travail (nombre d'étapes par jour, par exemple) revêt une importance encore plus fondamentale que le salaire par heure effective de vol, qui revêt à son tour une importance plus significative que le salaire mensuel, etc.

C — LA NÉGOCIATION

Cette position pragmatique doit être encouragée, d'une part en reconnaissant la prééminence de la négociation paritaire sur tout autre mode de définition des

6. Définition du dictionnaire Larousse.

conditions de travail et de rémunération⁷, d'autre part en souscrivant au maintien, dans une structure générale, de dispositions répondant à la spécificité de chaque type d'exploitation. Cette ligne de conduite est fondée sur la confiance dans le fait que les organisations syndicales de navigants sont capables de prendre leurs responsabilités et d'intégrer dans la formulation de leurs préoccupations et la défense de leurs intérêts, l'intérêt général et les possibilités fondamentales ou conjoncturelles de leur compagnie. Cette ligne de conduite suppose aussi que ces personnels soient associés aux décisions fondamentales concernant la politique du transport aérien et soient impliqués dans la définition de la stratégie de leurs compagnies respectives et dans les conséquences de ses résultats. Les grands progrès qui sont à accomplir en ce sens exigeront de nouvelles attitudes ainsi que beaucoup de bonne volonté et de patience.

Il incombe par ailleurs à l'Etat d'inciter les partenaires sociaux à éviter la perpétuation de systèmes sclérosés et à rechercher, dans le cadre de contrats, l'adéquation entre les régimes de rémunération, de conditions de travail, d'évolution de carrière, etc. et les possibilités offertes par le niveau et le rythme d'expansion des entreprises et par leurs résultats financiers.

C'est ainsi également qu'il lui appartient, dans le cadre des objectifs généraux poursuivis tant en matière économique qu'en matière sociale, d'inspirer, voire d'infléchir la réflexion des partenaires sociaux.

Mais la négociation paritaire ne se suffit pas en elle-même ; il faut y ajouter, d'une part les moyens de la stimuler, d'autre part la possibilité d'en contrôler l'application. C'est dans cette direction que pourrait être préconisée l'amélioration des moyens de l'administration pour préparer, encourager la négociation et apporter le support technique indispensable aux conventions collectives ; mais aussi pour assurer l'indispensable contrôle qui permet de vérifier la mise en œuvre effective de ces accords.

Le rôle de l'Etat, à qui incombe finalement la responsabilité de sanctionner le résultat des discussions, ne saurait donc se limiter à celui de promoteur et d'animateur technique des négociations.

Ces voies ne peuvent être explorées qu'avec beaucoup de circonspection en raison du coût des grèves pour les compagnies et pour la collectivité, mais elles pourraient revêtir un caractère moins explosif si les syndicats avaient l'assurance que le ministre des transports n'a pas l'intention délibérée de remplacer des accords négociés par des règlements imposés mais au contraire de pousser les parties à rechercher un équilibre raisonnable en fonction des circonstances.

Il reste à savoir si les compagnies et les syndicats sont véritablement désireux de cette recherche pleine d'aléas pouvant perturber une paix douteuse mais solide.

7. Sauf en période de blocage imposé par le gouvernement dans des circonstances conjoncturelles.

Ce souci de privilégier la négociation paritaire, en dehors de trop pesantes menaces réglementaires, ne saurait mettre en cause, bien entendu, la capacité et le devoir du ministre des Transports d'arbitrer si les circonstances l'exigent.

Il pourrait être envisagé de mettre sur pied, le cas échéant une procédure adaptée de médiation qui aurait, entre autre, pour effet de placer les responsabilités de chaque partie face au jugement de l'opinion publique et des consommateurs éclairés par des comparaisons avec l'étranger, notamment lorsque le conflit concerne des compagnies soustraites à la concurrence ou qui ne la subissent pas de plein fouet ou plus généralement des compagnies déficitaires que la menace sur leur équilibre risque de mettre en péril.

4. SERVICE PUBLIC ET POUVOIRS PUBLICS

L'analyse qui précède montre que les Pouvoirs publics (et plus particulièrement l'Etat) ne peuvent se soustraire à leur rôle dans l'organisation de la profession et du marché. Mais leur action ne saurait se limiter à la poursuite de ce seul objectif.

Les autres motifs fondamentaux de l'intervention des Pouvoirs publics peuvent se classer essentiellement en quatre rubriques (outre la responsabilité en matière de sécurité des personnes et des biens) :

- implication directe ou semi-directe des pouvoirs publics dans certains des sous-systèmes du système de transport aérien,
- prise en compte du long terme,
- prise en compte des externalités et notamment des grands équilibres nationaux,
- prise en compte des objectifs sociaux et socio-politiques.

A — IMPLICATION DIRECTE OU SEMI-DIRECTE DES POUVOIRS PUBLICS

Les Pouvoirs publics sont impliqués directement dans la création, l'équipement et l'exploitation des infrastructures aéroportuaires et dans la prestation de différents services essentiels (sécurité, sûreté, contrôle de la navigation aérienne, douanes...).

Par ailleurs ils entretiennent, à divers titres, des liens (notamment financiers, avec des compagnies aériennes) soit parce qu'il s'agit d'entreprises publiques,

soit parce qu'ils concourent par leur subvention (ou leur participation au capital) à leur équilibre et à leur expansion, soit simplement parce qu'ils exercent une tutelle à leur égard et qu'ils sont *garants des conditions permettant leur saine gestion*.

S'il n'y est pas veillé avec soin, ces différentes implications des pouvoirs publics (et notamment de l'Etat) peuvent être de nature à rendre moins efficace, équitable et crédible le rôle de régulation/arbitrage qu'ils détiennent et qu'ils se doivent d'exercer d'une manière juste et avisée au bénéfice de l'ensemble du système en se gardant d'agir en tant que juge et partie.

B — PRISE EN COMPTE DU LONG TERME

Dans le domaine du transport, comme dans l'ensemble des activités industrielles, il est difficile aux agents économiques privés de prendre en compte (malgré l'importance déterminante qu'ils revêtent pour l'avenir) leurs intérêts à long terme et a fortiori ceux de la collectivité.

Deux raisons fondamentales s'y opposent :

- l'imprévisibilité du long terme
- le coût du long terme

Dès lors que le futur ne peut pas être décrit comme une simple extrapolation d'un passé plus ou moins immédiat, les projections deviennent d'autant plus incertaines qu'elles visent un avenir plus lointain.

Aux incertitudes du futur, s'ajoutent les coûts qui s'attachent à sa prise en compte. Ceux-ci se révèlent rapidement dissuasifs par le jeu *des taux d'actualisation* qui ajoutent leur coefficient multiplicateur aux coûts de l'adéquation efficace des décisions au futur effectif.

Tenter d'infléchir le futur dans un sens souhaité ou de barrer la voie à certaines évolutions « naturelles », telle est particulièrement la tâche essentielle des pouvoirs publics qui, seuls, disposent de *moyens suffisants* pour agir *d'une manière efficace* au nom d'une vision de l'avenir socio-économique dont ils sont comptables devant la Nation.

On a déjà rappelé ci-dessus que l'émergence du transport aérien n'aurait pas pu s'effectuer hors des vues à long terme et de l'action des pouvoirs publics et que nombre de ses secteurs en restent encore tributaires (notamment les lignes aériennes à faible trafic et les infrastructures correspondantes). L'avenir réalisé n'a certes pas déçu les espérances des promoteurs et les a, sans conteste, dépassées au-delà de toute prévision « raisonnable ». On comprend dès lors que l'Etat ne puisse pas se désintéresser de la promotion continue du transport aérien qui constitue un domaine aux lourdes implications stratégiques et on ne saurait s'étonner du fait que les collectivités, fussent-elles de taille modeste, ne peuvent pas rester inactives et prendre le risque de se trouver reléguées à *l'écart des flux véhiculés* par le transport aérien.

C — PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS

Livré aux seules forces régulatrices du marché, le système de transport ne prendrait pas en compte chacun des facteurs extérieurs au champ propre des intérêts immédiats des transporteurs et des usagers et notamment :

- la régulation des grands « équilibres nationaux » (inflation, balance des paiements, pouvoir d'achat...)
- les nuisances (pollution acoustique et physico-chimique)
- l'approvisionnement en carburant
- l'industrie aéronautique dans la mesure même où sa survie est dépendante d'une saine organisation du marché du transport aérien, de la croissance et de la régularité de croissance du trafic aérien.
- les problèmes sociaux internes aux entreprises de transport aérien (emploi, stabilité d'emploi, rémunérations, conditions de travail).

La prise en compte des externalités les plus déterminantes implique l'intervention *plus ou moins directe et plus ou moins directive des pouvoirs publics* selon les circonstances et l'importance des enjeux.

D — PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS SOCIAUX ET SOCIO-POLITIQUES

Conquête politique, le droit de se déplacer a donné progressivement naissance au droit à des possibilités matérielles de se déplacer. Le service public des transports, dont le chemin de fer fut la première concrétisation efficace, constituait le moyen par excellence de l'exercice de la liberté de mouvement, dès lors que les moyens individuels ne permettaient facilement que l'exercice des seules relations de voisinage.

La motorisation individuelle, puis l'avion ont apporté de nouvelles dimensions à des besoins de transports rapidement accrus par l'augmentation généralisée du temps libre et du bien-être matériel de l'ensemble de la population.

Mais, d'ayants droit et d'usagers, les voyageurs sont ainsi devenus pour l'essentiel des consommateurs.

Une même évolution a marqué le droit des collectivités qui d'ayants droit plus ou moins passifs ou plus ou moins consentants (le temps est bien loin où certaines villes refusaient le rail puis l'aéroport) sont devenues comptables de leur devenir et promotrices de leurs moyens de transport.

Cette évolution n'a pas permis pour autant de résoudre les problèmes de tous malgré les prodigieux développements des moyens de transport. Les pouvoirs publics, aux niveaux convenables, doivent s'assurer que les collectivités ne sont pas laissées à l'écart des moyens de transport efficaces nécessaires à leur essor (aménagement du territoire) et que les personnes et les familles les plus

dépourvues ne soient pas privées de liberté réelle dans leurs déplacements les plus essentiels (cas notamment des ressortissants des DOM).

E — LE SERVICE PUBLIC

1 — Le transport aérien : un service public ?

L'intervention financière de la puissance publique dans l'offre de transport aérien a constitué par le passé une condition nécessaire de son émergence ; elle continue à l'être encore significativement aujourd'hui bien que cette aide diminue au fur et à mesure de l'accession à la maturité, des lignes aériennes les plus denses.

La constance de cette action par tous les Etats et toutes les collectivités concernées, la constatation des résultats obtenus et le rôle déterminant que joue le transport aérien sur le plan national et international constituent autant de démonstrations a posteriori du rôle de service public de ce secteur.

2 — Le transport aérien : un service public pour qui ?

Instrument efficace de la structuration de l'espace socio-économique et politique, le transport aérien, utilisé longtemps par des personnes disposant de grands moyens financiers, présentait une image de « transport pour les riches ». L'aide de la collectivité se justifiait cependant car la collectivité elle-même bénéficiait indirectement de l'activité ainsi générée ; *cette aide n'a jamais été contestée.*

A la « jet society » qui se déplace aisément et fréquemment, est cependant associée une image latente d'injustice sociale. Un mouvement de rejet social de l'aide au transport aérien n'aurait pas manqué de se manifester si l'avion n'était pas devenu progressivement accessible à de nouvelles couches de la population.

La démocratisation du transport aérien constitue non seulement la source principale et essentielle de la future croissance de ce mode mais aussi une condition nécessaire de sa maturité sociale.

Grâce aux vols nolisés, puis grâce à une tarification sélective en fonction du produit offert par les compagnies aériennes, le transport aérien n'est plus un produit de luxe inaccessible.

La question se pose d'estimer dans quelle mesure cette nouvelle vocation du transport aérien constitue elle-même une mission de service public et dans quelle mesure son développement doit être favorisé ou accéléré par le concours de fonds publics. L'expérience a montré que la souplesse du transport aérien et le dynamisme des compagnies aériennes et des organisateurs de voyages ont permis cette ouverture rapide à une clientèle élargie voyageant pour ses loisirs ou sa convenance personnelle ; l'offre se concrétise spontanément par le seul jeu de l'intérêt commercial des agents économiques concernés : on ne voit pas

au nom de quelle justification les pouvoirs publics devraient intervenir financièrement au profit de cette nouvelle clientèle. On ne voit pas non plus au nom de quels intérêts sectoriels (des compagnies aériennes et de leurs personnels), les pouvoirs publics devraient protéger le marché français si des compagnies étrangères se révélaient capables d'offrir, dans des conditions de concurrence loyale, des produits plus attractifs et meilleur marché que ceux des compagnies françaises, et si ces dernières ne réagissent pas en conséquence.

On considèrera dans le reste du rapport que les voyages pour convenance personnelle constituent donc un « produit » désormais banalisé offert sur un marché dont les pouvoirs publics doivent se borner à assurer l'organisation. Il appartient aux comités d'entreprises et autres organismes à but social, ainsi qu'à toute organisation qui se fixe un tel objectif, de participer activement pour leur part à l'accélération de la démocratisation du transport aérien.

3 — Mission de service public et entreprises de transport aérien

Les prestations offertes par le service public n'impliquent pas la régie directe par celui-ci, ni le recours à des entreprises publiques, sous réserve que tous ses maillons concourent à l'harmonie, à la cohérence et à l'optimisation de l'ensemble du système au regard des intérêts immédiats et futurs de la collectivité.

Publiques ou privées, les entreprises jouent un rôle essentiel dans l'exploitation du transport aérien. Leur gestion dans une logique d'entreprise constitue une condition importante de leur efficacité spécifique ; il n'en est pas moins vrai que l'efficacité optimale pour la collectivité de l'ensemble de ce service public ne résulte pas obligatoirement de la simple addition des intérêts des entreprises ainsi gérées. L'intervention de l'Etat s'impose donc, chaque fois qu'il apparaît que l'intérêt des entreprises et l'intérêt collectif ne convergent pas ; mais il est tout aussi fondamental que l'Etat détermine et restreigne soigneusement les critères, les modalités et l'extension de son intervention, de manière à ne pas altérer au-delà de l'indispensable les mécanismes internes d'une gestion efficace et responsable des entreprises (compagnies aériennes ou aéroports).

4 — Service public et réalités économiques

L'expérience a trop souvent montré que les réalités profondes de l'économie du transport aérien ne doivent jamais être sous-estimées.

Trop de promoteurs publics ou privés d'aéroports, de compagnies aériennes ou de lignes aériennes ont fait, par leur déboires, la preuve des pertes et des coûts sociaux qu'ils ont engendrés en prenant leurs désirs pour des réalités ; il faut inciter à ce que la sagesse reste la règle.

Cette sagesse ne peut être que le fruit délicat d'une gestion prévisionnelle et comptable rigoureuse par ceux dont c'est le métier et d'une perception politique raisonnable, qui n'exclut pas la hardiesse, par les pouvoirs politiques responsables.

Entre prendre une décision parce qu'« une étude économique a montré que... » et baser une action sur une vue a priori de « l'exigence du service public », il n'existe qu'une voie étroite et exigeante où se rencontrent et se fertilisent mutuellement la prévision et la vision (ou la pré-vision).

F — SERVICE PUBLIC, CONCERTATION ET SOLIDARITÉ

1 — Service public et concertation

La recherche et l'explicitation des composantes de l'intérêt public doivent donc tenir le plus grand compte des réalités techniques et économiques, mais ne sauraient être abordées sous ce seul aspect.

C'est l'apanage des pouvoirs publics à tous les niveaux (national, régional et local) de jouer le rôle d'animateur et de catalyseur pour révéler les aspirations et les besoins les plus fondamentaux du public et de toutes les collectivités, et pour organiser le système en vue de les satisfaire dans les meilleures conditions possibles. La concertation est amenée à jouer un rôle déterminant aussi bien dans les relations du système de transport avec ses usagers (actuels et potentiels), que dans les relations internes au système entre toutes ses composantes (Etat, collectivités locales, transporteurs, aéroports, syndicats...).

La concertation doit révéler les objectifs, les motivations et les choix optimaux.

Cette concertation se révèle d'autant plus efficace qu'elle est intégrée dans la vie collective effective de ceux qui sont directement concernés et dont l'espace d'activité est confondu avec celui de l'hinterland de l'aéroport qui les dessert.

2 — Service public et solidarité

Mais la concertation serait vidée de tout contenu effectif et de toute chance de succès si tous ceux qui y participent n'étaient pas animés d'une conscience commune des intérêts, qui les unit au-delà de leurs propres intérêts particuliers, et s'ils n'étaient pas incités à faire jouer, à cette fin, toutes les ressources de leur solidarité.

Jusqu'à un passé récent, la genèse et le développement du transport aérien suscitaient l'enthousiasme et prodiguaient la manne de ses bienfaits à tous ceux qui en bénéficiaient.

L'analyse qui précède montre que les temps sont révolus où le processus cumulatif de croissance/productivité était généreusement alimenté par les progrès technologiques et une croissance économique continue.

La tendance spontanée à la baisse des coûts pourrait bien s'inverser à l'avenir.

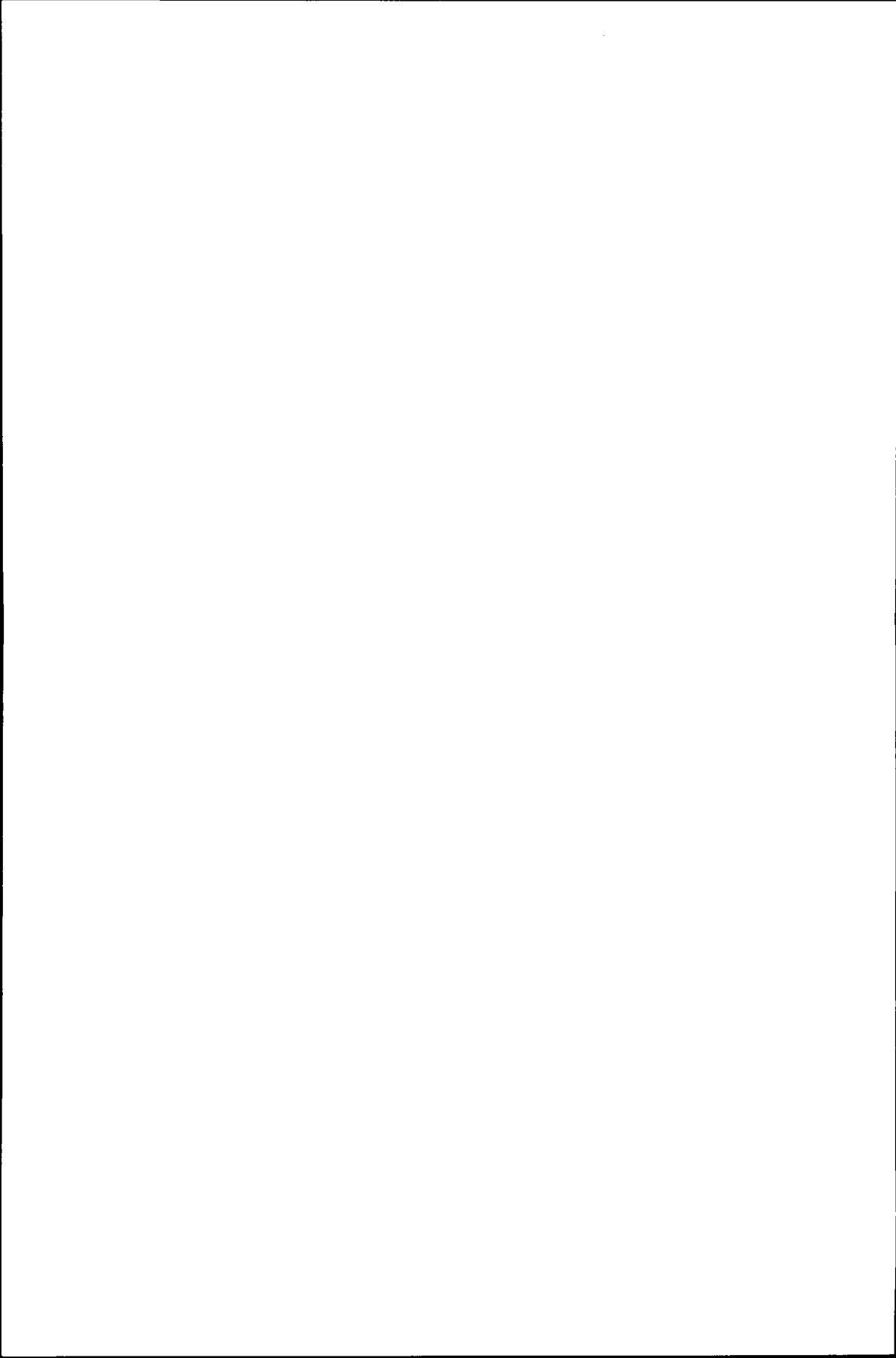
Les progrès essentiels à venir ne pourront dorénavant découler que d'une bonne organisation du marché et d'un effort de rigueur et de solidarité de toutes les parties concernées.

ANNEXE

DIFFÉRENTS TYPES D'AVIONS CITÉS DANS LE RAPPORT

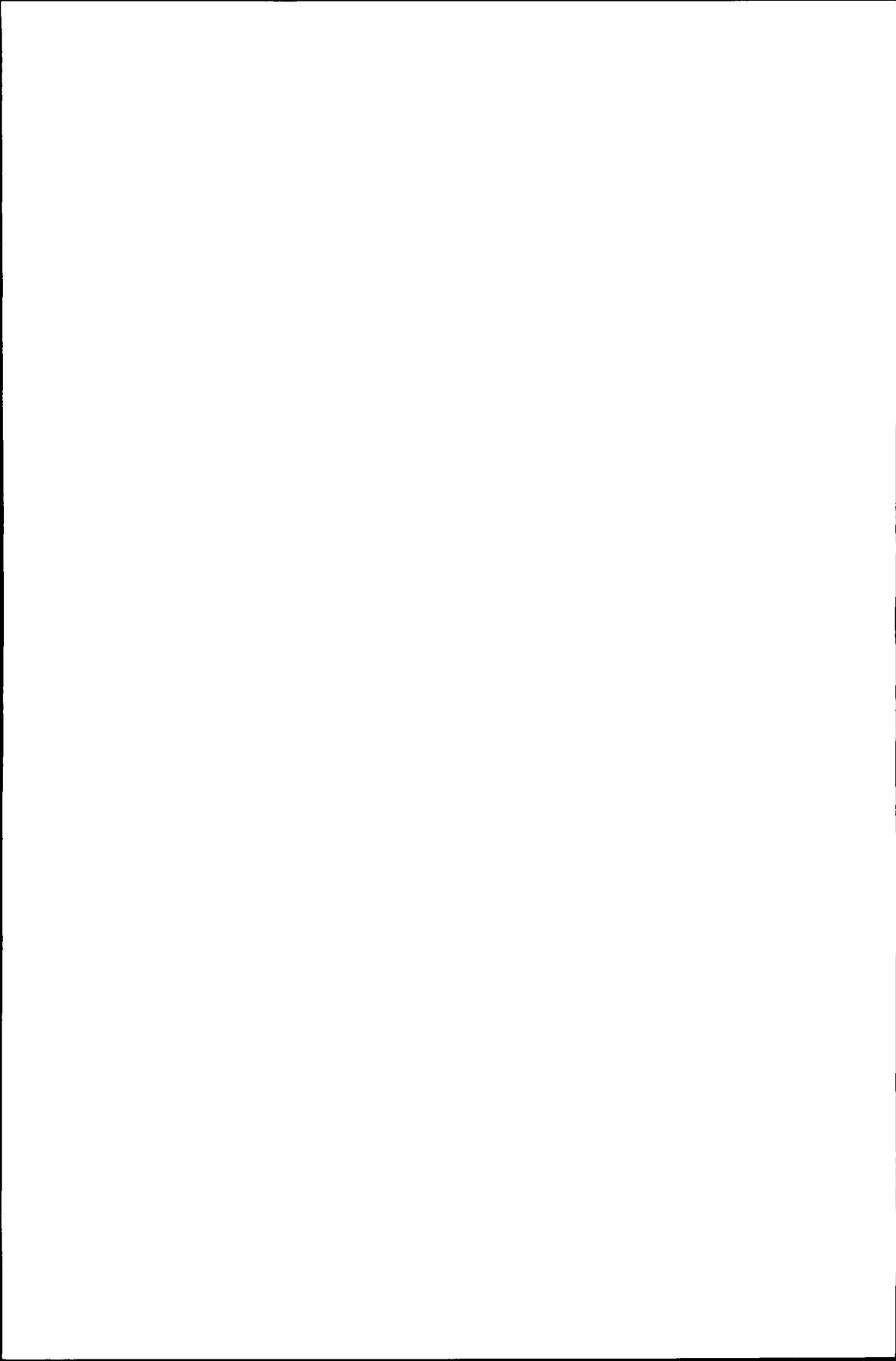
| | Géné- ration | Rayon d'action (km) | Nombre de passagers | Vitesse de croisière (km/h) | Longueur de piste au décollage (m) | Masse maximale au décollage (t) | Moteur Marque |
|-----------------------|-----------------|---------------------------|------------------------|-----------------------------------|---|--|--------------------------|
| Long-courrier | | | | | | | |
| - B 747 | 3 | 9 630 | 385/500 | 880 | 3 000 | 365 | 4 PW/JT9 D 7 AW |
| - B 707 | 1 | 5 370 | 189 | 860 | 3 400 | 151 | 4 PW/JT 3D |
| - DC 8 63 | 1 & 2 | 7 400 | 259 | 870 | 3 600 | 161 | 4 PW/JT 3D |
| - DC 10 10 | 3 | 4 630 | 270/399 | 870 | 3 400 | 195 | 3 GE CF6 6D |
| - L IOII | 3 | 5 400 | 256/400 | 860 | 2 450 | 195 | 3 RR RB 211 22 B |
| Moyen-courrier | | | | | | | |
| - B 737 | 2 | 2 800 | 130 | 800 | 2 000 | 53 | 2 PW/JT 8 D 17 |
| - DC 9 | 2 | 2 400 | 90 | 830 | 2 000 | 41,3 | 2 PW/JT 8 D 1 |
| - B 727 | 2 | 4 500 | 155 | 920 | 2 900 | 95,1 | 3 PW/JT 8 D 17 R |
| - B 111 | 2 | 2 800 | 99/119 | 740 | 2 230 | 45,2 | 2 RR SPEY MK 512 DW |
| - Mercure | 2 | 2 100 | 150/162 | 900 | 2 100 | 54 | 2 PW JT8 D 15 |
| - Airbus A. 300 B2 | 3 | 2 800 | 245/345 | 900 | 1 600 | 142 | 2 GE CF6 5 DC |
| - Caravelle 12 | 2 | 3 470 | 104/139 | 825 | 2 460 | 58 | 2 PW JT 8M |
| - Caravelle 6 | 2 | 2 300 | 70/99 | 785 | 2 073 | 48 | 2 AVON RA 29 MK 533 R |
| Court-courrier | | | | | | | |
| - F 28 | 2 | 1 170 | 79 | 670 | 1 680 | 29,5 | 2 RR SPEY MK 555 15 |
| - F 27 | 1 | 2 150 | 52/56 | 480 | 1 670 | 20,4 | 2 RR Dart MK 536 7 R |
| - HS 748 | 1 | 1 630 | 48/60 | 450 | 1 390 | 21,1 | 2 RR Dart RDa 7-MK 536,2 |
| - ATR 42 | 2 | 1 350 | 42/54 | 510 | 950 | 14,7 | 2 DCMV 100/2 |
| - VF W 614 | 2 | 670 | 36/44 | 735 | 1 190 | 18,6 | 2 RR SNECMA M45H MK 501 |

| | Géné- ration | Rayon d'action (km) | Nombre de passagers | Vitesse de croisière (km/h) | Longueur de piste au décollage (m) | Masse maximale au décollage (t) | Moteur Marque |
|-----------------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------|-----------------------------------|---|--|------------------|
| Court-courrier (suite) | | | | | | | |
| - Bandeirante | 1 | 1 900 | 18 | 410 | 1 200 | 5,67 | 2 PW/PT6 A34 |
| - Twin Otter | 1 | 1 300 | 13/20 | 335 | 700 | 5,6 | 2 PW/PT6 A 27 |
| - B 99 | 1 | 1 850 | 15 | 460 | 1 200 | 4,95 | JT6 A 27 |
| - Corvette | 2 | 1 555 | 6/14 | 760 | 1 390 | 6,6 | 2 GE JM5 D4 |



CHAPITRE II

AIR INTER



1. AIR INTER EN 1982

A — HISTORIQUE SUCCINCT

Si l'Etat s'est toujours préoccupé avec dynamisme du transport aérien international, son attitude à l'égard du transport aérien intérieur n'a pas été au départ celle d'un promoteur résolu. Il faut reconnaître que l'opinion publique ne l'y poussait pas, et qu'il ne manquait pas d'augures pour expliquer que l'exiguïté relative du territoire, la qualité des réseaux terrestres et les habitudes des Français enlevaient beaucoup de justifications à l'utilité d'un réseau aérien intérieur.

Pour la compagnie nationale ce réseau intérieur était d'abord un système d'apport au transport aérien international organisé autour du pôle parisien.

Sa construction effective a été l'œuvre de collectivités locales déterminées et d'entrepreneurs dynamiques animés d'une conviction affirmée.

La physionomie du réseau est dominée par la compagnie Air Inter, non seulement en raison de la part prépondérante qu'elle prend au trafic, mais aussi à cause des conséquences de sa politique propre sur le rôle et le comportement des autres intervenants. C'est pourquoi il est intéressant de faire ici une grande part à l'examen de cette politique et de ses justifications.

En l'absence de marché porteur reconnu, l'amorçage du processus de création du réseau exigeait le recours à des subventions ; les collectivités locales, avec en général une Chambre de commerce et d'industrie comme chef de file, en ont pris conscience, et en ont fait leur affaire sous l'œil critique, ou pour le moins sceptique, de nombreux censeurs.

On peut ainsi penser que les entreprises nationales (Air France et SNCF) ont plus été guidées dans leur participation au capital initial d'Air Inter par le souci de contrôler le phénomène que par celui de diversifier leurs activités propres.

L'initiative venant de la base, la structure de décision s'en est trouvée décentralisée, même si le formalisme décisionnel continuait à rester national.

Pour des raisons d'efficacité économique, un monopole des liaisons intérieures fut attribué d'abord à Air Inter en 1967, désignant ainsi l'interlocuteur unique des collectivités.

Le terme de monopole ne doit cependant pas faire illusion : Air Inter était, et est, en concurrence sévère avec la SNCF. Par ailleurs, l'Etat n'a jamais été disposé à cautionner largement une politique aventureuse.

L'histoire de la compagnie Air Inter est marquée par les étapes constituées par les conventions successives la liant à l'Etat dont les dispositions essentielles sont rappelées dans l'annexe 1.

B — LA POLITIQUE D'AIR INTER

Deux phases ont marqué la politique d'Air Inter :

- *une phase de défrichage et de consolidation*, qui a duré jusqu'au début des années 1970. Le souci d'Air Inter était alors de répondre à l'attente d'une clientèle d'affaires très exigeante sur la régularité et la ponctualité avec des moyens techniques somme toute assez limités puisqu'à la fin de cette phase, l'avion de haut de gamme était la Caravelle III. Une innovation importante, l'atterrissage tout temps (ATT) a conféré au transport aérien intérieur une régularité comparable à celle des modes de surface.

- *La phase de croissance* qui lui a fait suite, a permis à Air Inter d'accéder aux avions les plus modernes. Après un début de détérioration des résultats financiers que la crise pétrolière de 1973 va accentuer, Air Inter met peu à peu en œuvre une nouvelle politique marquée par une autre innovation : la tarification tricolore. Les modalités de cette tarification sont conçues pour toucher une nouvelle clientèle tout en limitant les glissements de la clientèle d'affaires vers les bas tarifs ; elle est rendue possible par :

- le plafonnement de la péréquation interne ;
- l'équipement en avions modernes de grande capacité (Mercure puis Airbus), qui ont permis l'amélioration de la productivité. (Il convient de noter qu'on est au bout du processus, des capacités supérieures n'étant pas en vue). Ces avions étant lourds en charges d'amortissement, leur coût marginal au siège kilomètre est faible, ce qui permet de présenter une gamme de prix étendue ;
- l'amélioration de la productivité par d'autres moyens : simplification du service passager, mais surtout remarquable optimisation de l'emploi de l'éventail des capacités, de la modulation des fréquences et des horaires ;
- l'abandon des lignes les plus déficitaires.

La mise en œuvre progressive des tarifs réduits a très sensiblement modifié la typologie de la clientèle d'Air Inter : composée au départ à 80 % au moins d'hommes d'affaires, elle se partage à peu près à part égale en 1980, entre les voyages pour motifs professionnels et les voyages pour motifs personnels.

C — LES RÉSULTATS: LES PRINCIPALES DONNÉES

1 — Le trafic

La courbe 2 (échelle logarithmique) montre les résultats spectaculaires obtenus grâce à la politique suivie. Malgré la faible longueur de ses étapes, le trafic d'Air Inter exprimé en passagers/kilomètres transportés (PKT) atteint désormais celui d'UTA et représente 18 % de celui d'Air France.

— le tableau (annexe 3), montre à titre d'exemple, le trafic sur les 12 premières lignes d'Air Inter en 1980 et leur taux de croissance 1980/1979 (moyenne + 21,6 %).

2 — La flotte au 31 juillet 1981 était la suivante :

| | |
|---|--------------|
| 8 Airbus A.300 B.2 | (314 sièges) |
| 10 Dassault « Mercure 100 » | (150 sièges) |
| 8 Aérospatiale SE-210 « Caravelle 12 » | (128 sièges) |
| 7 Aérospatiale SE-210 « Caravelle III » | (99 sièges) |
| 9 Fokker F. 27/500 « Friendship » | (49 sièges) |

soit un total de 42 avions.

3 — Les lignes

Air Inter a exploité en moyenne 50 lignes en 1981 pour un trafic total de 8 640 907 passagers. Les 12 premières lignes (cf. tableau 3) représentent plus de 72 % du total tandis que les 5 premières effectuent 51 % du trafic total et contribuent à l'essentiel du résultat financier positif de l'ensemble des lignes.

4 — Les tarifs

L'évolution des tarifs d'Air Inter depuis 1980 figure sur le graphique 4 établi pour quatre lignes caractéristiques. Ces courbes montrent une tendance générale à la baisse en francs constants sauf pour les lignes ayant fait progressivement l'objet d'une certaine déperéquation.

D — GESTION COMMERCIALE ET SERVICE PUBLIC

Le réseau et la politique d'Air Inter se sont dessinés en fonction d'une logique d'entreprise basée sur des considérations commerciales propres à la compagnie, et sur la cohérence de l'exploitation, beaucoup plus que sur une définition a priori d'objectifs d'intérêt national ou régional.

On est cependant amené à considérer que le réseau d'Air Inter est d'intérêt national, non pas tant en raison de l'intérêt direct pour l'Etat de telles ou telles lignes par rapport à celles du réseau régional mais en considération de la multiplicité des intérêts régionaux qui manifestent leur attachement aux dessertes d'Air Inter, et dont l'Etat est seul à même, au nom de tous d'exercer la défense collective (contrôle de la compagnie aérienne et orientation si nécessaire de sa politique).

Air Inter a le statut d'une société privée, et jouit d'un monopole. Il convient d'analyser dans quelle mesure son comportement visant à l'optimisation de sa gestion a bien servi l'intérêt de la collectivité qui lui a accordé ses privilèges.

Cette analyse sera effectuée successivement en ce qui concerne le réseau, la tarification, la qualité de service, et la qualité de gestion.

Il sera ensuite procédé à une réflexion plus approfondie sur les relations d'Air Inter et de son environnement, notamment l'Etat, Air France, les compagnies régionales, et les aéroports en vue de tenter de mieux cerner les perspectives d'avenir.

2. AIR INTER ET LE SERVICE PUBLIC

A — SERVICE PUBLIC ET RÉSEAU D'AIR INTER

Les objectifs de service public initialement assignés à Air Inter comprenaient le défrichage et le développement de nouvelles lignes aériennes. La politique suivie par Air Inter visant à se renforcer sur un réseau excluant les petites lignes, pourrait en ce sens, ne pas apparaître comme conforme à l'intérêt général.

Le réseau de cette compagnie se caractérise aujourd'hui par le fait qu'il constitue un ensemble au sein duquel :

- les lignes sont exploitées sans subventions directes ni des collectivités locales ni de l'Etat.
- une notable péréquation tarifaire est effectuée entre ces lignes.

Consistance du réseau

Les lignes moyennes et les petites lignes demeurant dans le réseau d'Air Inter tirent ainsi bénéfice d'une « subvention interne » dont sont exclues celles des réseaux régionaux. Toute limite d'un tel ensemble présente un caractère empirique à moins que des critères incontestables puissent être élaborés pour la fixer en toute logique. Tel n'est pas le cas pour des liaisons dont l'intérêt est très similaire, et de même nature.

L'Etat était d'autant moins bien armé pour imposer à Air Inter d'exploiter un réseau de bas de gamme que les coûts d'exploitation de cette société se révélaient supérieurs à ceux des compagnies régionales pour les avions concernés (Fokker 27 ou avion similaire de la classe des 50 places).

On peut aussi constater que la contraction progressive du réseau d'Air Inter n'a pas nui au développement des liaisons exclues qui ont été reprises d'une manière satisfaisante par des compagnies régionales (au prix parfois d'un nouvel appel aux contributions des collectivités locales).

Les liaisons correspondantes ont constitué un apport de bonnes lignes toutes défrichées au réseau régional; elles contribuent, ou contribueront, d'une manière indirecte, à la desserte des collectivités encore plus défavorisées.

Le problème de l'exclusion de ces lignes des avantages de celles qui font partie du réseau d'Air Inter reste cependant entier. Il sera étudié dans le chapitre consacré aux lignes régionales.

L'histoire ayant ainsi été écrite, il paraît à l'avenir raisonnable de tenir pour acquis que le réseau d'Air Inter ne se caractérise plus désormais que par la cohérence technique et commerciale des lignes concernées. Les conséquences de cet état de fait seront tirées dans le chapitre sur les compagnies régionales.

B — TARIFICATION DES LIGNES D'AIR INTER ET SERVICE PUBLIC

1 — L'évolution des tarifs moyens

Dans le cadre des dispositions du code de l'aviation civile, les tarifs d'Air Inter sont tenus de faire l'objet d'une approbation annuelle par le ministre chargé de l'aviation civile.

A cette occasion sont confrontés les propositions de la compagnie et les objectifs du service public. De la tarification résultent les capacités d'autofinancement de la compagnie aérienne, dont les besoins, liés à un rythme soutenu de croissance, ont été élevés. Compte tenu des progrès de productivité d'Air Inter, les tarifs ont pu être fixés d'un commun accord à un niveau moyen satisfaisant pour la compagnie (qui a pu financer sa croissance de façon saine), et pour les usagers (qui ont bénéficié d'une baisse progressive des tarifs).

Jusqu'en 1976, à quelques fluctuations près, les tarifs moyens ont été maintenus en francs constants ; on constate ensuite que la recette moyenne unitaire d'Air Inter a baissé de 25 %, alors que dans le même temps les tarifs des compagnies américaines de taille et de réseau comparables ne se sont abaissés que d'à peine plus de 10 % dans un contexte de déréglementation (c'est-à-dire en abandonnant les lignes les moins rentables, pour ne citer qu'une des facilités offertes par la nouvelle politique américaine).

2 — Structure tarifaire

L'examen de la tarification d'Air Inter semble complexe au premier abord. L'analyse plus attentive permet cependant d'y déceler quelques grands principes autour desquels s'articule la politique commerciale de la compagnie.

La tarification procède d'un compromis qui tient compte

- des coûts
- du service rendu.

a — Tarification selon les coûts

Dans le mode transport aérien le coût kilométrique décroît rapidement avec la *longueur d'étape*. Pour s'en convaincre, il suffit de noter que le coût kilomé-

trique Paris-Antilles est environ le tiers du coût moyen sur le réseau d'Air Inter (et inférieur au coût kilométrique SNCF).

Le coût décroît aussi lorsque le trafic permet de mettre en ligne des avions de plus grande *capacité* qui sont aussi les avions qui ont le plus bénéficié des progrès technologiques.

Air Inter a été amené de proche en proche à adopter un tarif kilométrique tenant un certain compte des coûts réels, selon une loi comportant une partie fixe (environ 250 F) et une croissance linéaire au-delà.

Mais les tarifs réels ligne par ligne ne suivent pas exactement cette loi moyenne.

A cette tarification selon les coûts se superpose une tarification selon *le service rendu*. C'est ainsi que les lignes transversales, qui permettent une grande économie de temps par rapport aux moyens de surface (et par rapport aux vols avec correspondance), ont une tarification qui suit une loi de même nature que celle des lignes radiales, mais dont la partie linéaire a une pente plus forte (voir graphique 5). Les lignes transversales qui acheminent 18 % du trafic ont aussi, à longueur d'étape égale, un trafic moindre que les lignes radiales. La tarification par le service rendu va dans le même sens que la tarification influencée par les coûts.

Cette tarification s'éloigne donc dans son principe d'une tarification à un coût kilométrique constant.

Par contre, la dispersion des prix autour des deux principes de tarification qui ont été mis en évidence ci-dessus est relativement faible (à quelques exceptions près) ; il existe donc peu de péréquation en fonction de la direction.

Air Inter s'est spontanément limité dans sa logique de tarification par de multiples considérations de bon sens, et notamment par l'impossibilité politique de réduire les prix minimaux sur les lignes les plus rentables en deçà d'un prix tolérable par la SNCF. Le dosage de la péréquation est une affaire délicate qui doit être maniée avec doigté.

Mais à ces considérations touchant le prix de base, se surajoutent les effets de la modulation tricolore. Cette modulation trouve sa justification économique dans le coût marginal faible, résultant de l'utilisation des avions, des équipages et des installations pour des vols complémentaires de ceux qui permettent un bon remplissage par des passagers à haute contribution. Cette potentialité est spécifique du transport aérien en raison de la rapidité de ses liaisons. Mais le coût marginal n'est réellement faible que pour des avions modernes à faible consommation spécifique (qui sont aussi les avions de plus grande capacité), de sorte que le bénéfice de la tarification tricolore ne peut pas être étendu immédiatement à toutes les lignes.

Dans ces conditions, la notion de péréquation perd une grande part de sa signification.

Il n'en reste pas moins que, si on néglige l'effet sélectif selon les lignes de la

tarification tricolore, il existe encore au sein des tarifs d'Air Inter une péréquation substantielle.

L'estimation du flux de péréquation existant actuellement au sein du réseau d'Air Inter est très délicate à effectuer, car la notion même est floue. L'évaluer avec précision supposerait une affectation très rigoureuse à chaque desserte des coûts de structure, et des frais généraux : cela supposerait aussi une réflexion sur l'évolution des coûts d'amortissements économiques à imputer à chaque type d'avion, alors que la politique d'équipement constitue un tout dans le cadre de la politique globale de la compagnie. Enfin, il faudrait tenir compte des nombreuses interactions entre les dépenses que l'on pourrait penser directement affectables. Par exemple, les coûts du personnel navigant technique (PNT) de l'Airbus qui figurent dans la comptabilité analytique d'Air Inter correspondent à des pilotes au sommet d'une carrière basée sur la séniorité ; ces pilotes sont donc plus anciens et mieux payés que ceux des avions de bas de gamme. Les coûts en résultant sont supérieurs à ce que seraient les coûts de PNT d'une compagnie n'exploitant que des Airbus.

La comptabilité analytique d'Air Inter ne mentionne pas que les amortissements comptables et ne permet pas une évaluation correcte des interactions ; elle autorise cependant une estimation du montant de la péréquation, suffisante pour en aborder les aspects politiques.

Les meilleures estimations qui ont été effectuées en ce qui concerne Air Inter montrent (chiffres 1981) :

- que le flux de péréquation est de plus de 90 MF par an et porte sur environ 3,4 % du chiffre d'affaires,
- que 13 lignes véhiculant 5 728 547 passagers (66,3 % du trafic total) permettent de dégager ce flux au profit de 46¹ lignes acheminant 2 912 360 passagers (33,7 % du trafic total).

Sur ces 46 lignes, 34 lignes déficitaires ont acheminé 1 913 540 passagers (22,1 % du trafic total).

Chaque année, les propositions d'Air Inter ont été acceptées par l'administration sans modifications significatives dans la mesure où cette évolution s'est faite progressivement, et qu'elle entraînait globalement une amélioration continue et sensible des tarifs en termes réels.

Peut-on considérer, a posteriori, que les intérêts *du service public* ont été correctement préservés ?

C'est ce qu'il convient d'analyser successivement du point de vue du *mode*

1. Les 59 lignes citées regroupent 48 lignes régulières « de base », la ligne saisonnière, les lignes affrêtées et celles qui n'ont été exploitées que partiellement dans l'année sous pavillon Air Inter.

aérien lui-même (développement, aspect social, aménagement du territoire), puis du point de vue *de la concurrence intermodale*.

b — Aspect interne à la compagnie

La politique d'Air Inter doit être comprise dans une perspective dynamique qui explique le passé et jette un éclairage sur le futur.

Une fois la phase de défrichage accomplie, Air Inter a consacré ses efforts à la consolidation de son réseau. Il était donc de l'intérêt d'Air Inter de tirer des bénéfices substantiels de ses lignes les plus rentables sans toutefois freiner leur développement par des tarifs trop élevés. La politique tarifaire suivie a permis à Air Inter d'assurer le financement de sa croissance rapide et notamment celui des Airbus, sans aides de l'Etat, à un moment où cet avion se vendait encore difficilement.

La politique suivie n'a pas été de nature à freiner le développement des lignes les moins denses, encore déficitaires.

Le moment approche où les grandes lignes seront toutes équipées de matériels modernes performants et où leur croissance ne justifiera plus d'investissements aussi massifs que par le passé. Les bénéfices résultant de ces lignes permettront de pousser le développement des lignes secondaires qui s'accélénera dès le moment où elles commenceront à justifier la mise en œuvre d'avions modernes et donc l'abaissement des coûts — et des prix — (boucle de croissance/productivité).

La péréquation adoptée par Air Inter constitue donc un phénomène qui ne peut être apprécié d'une manière réaliste que dans cette perspective dynamique. // *ne s'agit donc pas d'un phénomène statique mais plutôt d'une modalité de développement d'un mode à la conquête de sa maturité.*

La politique suivie en ce domaine doit être comprise comme une politique visant à régler le rythme de ce développement et son analyse ne doit pas être effectuée du seul point de vue de ses effets immédiats.

c — Aspect social

Le succès de la mise en œuvre des tarifs tricolores nécessite des dispositions permettant le *confinement* des clientèles pour éviter de faire baisser trop significativement la recette à haute contribution (et donc la recette moyenne par vol).

Les critères choisis à cet effet sont pour l'essentiel des *critères sociaux* de même nature que ceux qui, dans d'autres modes, donnent lieu à une subvention de l'Etat pour compenser les bas tarifs consentis : troisième âge, jeunes, étudiants, famille.

Il se fait que les horaires de vol imposés à la clientèle sociale ne constituent guère une contrainte à son égard, dans la mesure où les horaires réservés aux hommes d'affaires ne sont justement pas ceux qui sont le mieux adaptés à cette clientèle sociale.

Cette politique s'est révélée particulièrement efficace pour la *démocratisation* du transport aérien qui s'est effectuée, non seulement sans subvention compensatrice, mais aussi sans nuire au processus continu de baisse tarifaire pour les voyages ; ces derniers constituent une consommation intermédiaire et la baisse de leurs prix a une influence positive sur la baisse des coûts industriels et commerciaux.

L'ensemble de cette politique a consisté à exploiter de la manière la plus subtile les spécificités du transport aérien ; les autres modes ne recèlent pas une telle souplesse aussi bien adaptée aux besoins.

d — Aménagement du territoire

L'uniformisation du prix kilométrique sur tout le territoire a constitué, en son temps, une ardente obligation de *justice* formelle à l'égard des collectivités desservies par le chemin de fer.

Mais un tel système ne pouvait avoir qu'un impact limité sur l'aménagement du territoire, dans la mesure où l'obstacle du coût total du voyage n'était pas pour autant surmonté et nuisait d'autant plus aux relations des cités entre elles qu'elles étaient plus distantes l'une de l'autre.

A cet obstacle de coût, dans un temps où le temps ne comptait guère, s'est ajouté aujourd'hui celui de la durée du trajet, qui, pour le rail, était plus ou moins proportionnelle à la distance (en ce sens l'accroissement sélectif de la vitesse et de la fréquence des trains sur certains axes les plus denses constitue une *entorse importante au principe même de la stricte péréquation*).

Dans ces circonstances, on conçoit l'impact original et profond du transport aérien qui établit entre les villes directement desservies une relation quasi indépendante du temps (environ 1 heure de vol) et à un prix ne s'éloignant pas trop d'un prix unifié (de l'ordre de 1 000 F aller/retour).

La dépéréquation kilométrique du transport aérien a joué dans ce sens : une dépéréquation plus totale tendrait pratiquement à l'uniformisation des prix de billet quelle que soit la distance sur le territoire métropolitain.

Mais, ce n'est pas tellement le coût du transport aérien intérieur qui constitue un facteur notable dans les choix d'implantation des entreprises ; son impact ne peut, en aucune mesure, être comparé à celui du coût de l'électricité ou du transport de marchandises. C'est l'existence d'une connexion pratique au réseau du transport aérien national et international (et bien entendu d'une liaison convenable avec Paris) qui constitue une des conditions prioritaires posées par les postulants à de nouvelles implantations d'entreprises.

Il existe cependant un certain seuil de tarif qui se situe précisément dans la zone des 1 000 F et au-delà duquel un effet dissuasif se manifeste.

Ces mêmes considérations s'appliquent aux communications téléphoniques et aux transmissions de données, autres moyens essentiels au fonctionnement de la vie publique moderne (de l'Etat et des entreprises). L'évolution de la tarification des télécommunications a suivi une pente comparable à celle du transport

aérien ; l'objectif de l'égalitarisme devant le prix du kilomètre s'est progressivement effacé devant celui de l'égalité devant le coût de la communication quelle que soit la distance, ce qui est déjà acquis pour les transmissions de données (Transpac), sans parler du timbre poste.

Ces dernières tarifications pourraient servir de modèle idéal et d'objectif pour l'aménagement du territoire même si elles sont encore hors de portée pour les transports terrestres. La tarification téléphonique nationale offre un exemple intermédiaire puisqu'elle comporte trois niveaux de prix uniformes, correspondant respectivement à :

- des relations de proximité
- des relations de voisinage (les départements limitrophes)
- des relations lointaines (le reste du territoire national)

On notera toutefois que le coût des transports terrestres comporte une part importante proportionnelle à la distance. Si la péréquation selon un prix constant du kilomètre a des raisons sentimentales ou politiques, elle n'en reste pas moins assez bien adaptée à la structure de ce coût.

Le transport aérien, par contre, a des coûts fixes beaucoup plus élevés. Lui demander une péréquation de même esprit ne serait pas logique. Mieux vaut, profitant de sa spécificité, lui demander une contribution originale et novatrice à l'aménagement du territoire et à sa propre démocratisation. On concilie ainsi la dynamique de son développement et le souci de gommer les « injustices » de la géographie.

A l'appui de cette thèse, on peut aussi rappeler que la péréquation systématique est un système « aveugle » qui ne serait pas exempt d'effets pervers :

- elle ferait perdre à la construction du réseau aérien intérieur son caractère souple et décentralisé dans la mesure où les décisions des collectivités locales s'en seraient trouvées démunies de tout contrepoids financier et donc de responsabilités effectives ; l'enveloppe des lignes aériennes bénéficiant de la péréquation présente de toutes façons un caractère empirique : trop large, elle engendre un effet incitatif incontrôlable ; trop étroite, elle constitue un corset malthusien.

- elle aggraverait la création et le maintien de lignes aériennes vers une même destination (en général Paris) à partir de doublets d'aéroports voisins ; elle n'incite pas à l'organisation, déjà difficile en elle-même, de rabattements par voie aérienne ou terrestre sur des pôles aériens importants.

- elle donnerait naissance à des flux de péréquation *interne aux comptes des transporteurs*, et donc difficiles à contrôler et à maîtriser, ce qui rendrait en fin de compte illusoire la conduite d'une politique animée par des intérêts et une volonté extérieurs à ceux-ci.

- elle aurait soulevé par ailleurs de violentes critiques de la part des collectivités qui en auraient subi le poids (on se souvient encore du temps où les Niçois par exemple s'élevaient contre leurs tarifs aériens sur Paris qu'ils trouvaient prohibitifs et ne manquaient pas de les comparer à ceux de Paris/New York

dont l'ordre de grandeur n'en différait pas largement) ; les collectivités qui auraient payé le plus fort tribut à la péréquation intégrale, étant les plus éloignées de la capitale, auraient dénoncé ce qu'elles auraient considéré comme un abus monopolistique, à d'autant plus juste titre, qu'elles sont quasi-captives du mode aérien pour les voyages d'affaires.

Il convient cependant de noter deux déficiences résiduelles du dispositif de péréquation actuel d'Air Inter :

- il n'existe pas de contraction tarifaire systématique pour les trajets impliquant une correspondance : p.e. Brest-Marseille A/R par Paris 2 140 F (prix 1980) ; une telle disparité est incitative à l'ouverture de lignes directes, qui ne seraient pas économiquement justifiées,
- les liaisons effectuées par les compagnies régionales sont exclues de tout bénéfice de la péréquation d'Air Inter (cf. chapitre III).

L'analyse qui vient d'être effectuée conduit à estimer que le système tarifaire d'Air Inter constitue un compromis, tant pour la gestion et le développement de la compagnie que pour l'aménagement du territoire ; ce compromis est de nature évolutive et les disparités tarifaires devraient avoir tendance à s'aplanir au fur et à mesure de la maturation de la plupart des lignes du réseau². Des mesures de réadaptation progressive sont toujours possibles si elles sont maniées avec discernement.

Il s'agit cependant d'un optimum de premier rang de gestion du mode aérien au bénéfice de la collectivité et des usagers. Il n'est pas évident que l'optimum intermodal coïncide avec celui-ci ; le développement du transport aérien n'est pas neutre pour celui des autres modes dont la mission concourt comme lui-même à la satisfaction de l'ensemble des besoins des usagers.

C'est ce qu'il convient d'analyser.

e — Tarification et concurrence intermodale

Deux approches classiques sont habituellement proposées pour réguler la concurrence intermodale :

- le libre choix de l'utilisateur au moindre coût pour la collectivité
- l'égalisation des chances de chaque mode.

La théorie sous-jacente procède d'un postulat qui énonce que l'intérêt de la collectivité se trouve automatiquement maximisé dès lors qu'est organisée une concurrence « équitable » entre des modes supposés tarifés selon la « vérité des prix ».

Ces concepts ne sont simples que dans leur formulation ; ils posent de redoutables problèmes pour leur mise en œuvre.

2. A l'exclusion des lignes les plus courtes pour lesquelles les moyens de surface constituent une excellente solution complémentaire pour les voyages d'affaire.

- *Le libre choix de l'utilisateur au moindre coût pour la collectivité*

Dans la *réalité sociale*, on sait que les « vrais prix » comptables ne sauraient être imposés directement aux usagers que dans la mesure où il serait prouvé qu'ils sont susceptibles de conduire à la satisfaction optimale des objectifs sociaux et de service public *tels qu'ils peuvent être explicités à un moment donné* ; ce qui n'est manifestement pas le cas ; on en prendra pour preuve le fait que tous les modes de transport collectif sont subventionnés d'une manière ou d'une autre, ici et ailleurs.

Les principes perdent ainsi leur simplicité apparente dès lors que des objectifs sociaux de nature non quantifiable doivent être pris en considération, en raison de leur impact positif (aménagement du territoire, droit au transport de toutes les catégories sociales et des handicapés, etc.) ou négatif (nuisances, approvisionnement en carburant, etc.).

Les décisions théoriquement optimales ne peuvent donc pas résulter du seul examen des coûts directs mais d'un bilan généralisé des coûts et avantages directs et indirects que la collectivité estime pouvoir retirer d'un système de transport efficace. Ainsi compris, le concept retrouve dans le *jugement* politique ce qu'il perd de sa rigueur comptable.

Par ailleurs, *le libre choix* de l'utilisateur ne peut s'exercer que dans la mesure où chaque catégorie d'utilisateur dispose d'une offre suffisamment diversifiée. L'exemple du transport aérien, au moins dans sa période de défrichage et de maturation, a montré que ce mode a nécessité, pour son existence même, une participation financière de la collectivité ; l'offre effective d'un libre choix n'a pu découler que de l'estimation par la collectivité des avantages qu'elle pouvait indirectement en retirer.

Le caractère succinct de cette analyse peut lui conférer une certaine allure provocatrice : elle n'a pour ambition que de montrer qu'il n'existe pas de moyen miracle pour permettre d'effectuer des choix en ce domaine.

La conclusion de sagesse n'est-elle pas que les études économiques et socio-économiques constituent des éléments indispensables d'aide à la décision, mais que *des techniques de tarification ne sauraient à elles seules apporter une solution aux problèmes ?*

Celle-ci ne peut émerger de proche en proche que de la « vérité des décisions », c'est-à-dire de décisions aux motivations explicitées dont on a chiffré les conséquences financières et qui sont instruites d'une manière permettant au débat démocratique de s'exercer librement.

En matière de transport, des choix ainsi élaborés ont d'autant plus de chance de correspondre à l'optimum social qu'ils sont effectués par la collectivité la plus proche des usagers ; la décentralisation revêt donc en ce domaine une importance capitale, la préparation de bons dossiers et la conduite de bons débats aussi.

La prise en compte des externalités confère un caractère subjectif aux comparaisons ; il s'agit par définition de facteurs faisant partie intégrante d'un modèle

de société de nature contingente ; ces problèmes ne peuvent, en conséquence, être abordés que *par l'approche politique*.

• *L'égalisation des chances de chaque mode*

Si les concepts théoriques ne se prêtent pas directement à des bilans quantitatifs dans la *réalité sociale*, ils n'ont pas plus le mérite de la simplicité d'application dans la *réalité comptable*.

On sait que les « vrais prix » sont difficile à évaluer d'une manière exempte d'arbitraire, notamment pour des productions liées (voyageurs/marchandises, produits différenciés par la qualité de service offerte) ; ils dépendent des techniques d'affectation de coûts et de tarification (à coût marginal ou à coût moyen, etc.) qui sont mises en œuvre par le transporteur en fonction des règles qui lui sont imposées ou de ses intérêts propres et de la spécificité des modes. Pour être significative l'harmonisation de la concurrence intermodale devrait faire un bilan complet portant sur des facteurs aussi divers que :

- la fiscalité (notamment sur l'énergie, la TVA...)
- le coût du crédit et les techniques d'amortissement
- les conditions de rémunérations et de travail. On notera, à titre d'exemple, que chaque salarié du transport aérien génère une valeur ajoutée *double* de la moyenne nationale et reçoit un salaire *triple* (source tableau de bord DGAC sept. 81)
- les interventions de l'Etat (subventions, ou couverture *a posteriori* de déficits)
- les contraintes de service public au profit de certaines catégories de voyageurs compensées par l'Etat pour certains modes et internalisées pour d'autres
- les modulations tarifaires
- la fraction du coût des infrastructures supportées par le mode
- la péréquation.

D'une manière générale les essais de comparaison intermodale ne semblent pas devoir permettre d'aboutir à des conclusions probantes et incontestables ; d'une manière assez grossière, il semble que le voyageur aérien bénéficie en moyenne d'une subvention de la collectivité d'un même ordre de grandeur (en valeur et non en pourcentage) que le voyageur de la SNCF. On peut auxiliairement en déduire que Air Inter pourra faire progressivement face à la totalité de ses coûts si son développement ne marque pas de pause.

Parmi les facteurs d'harmonisation cités, les deux derniers sont souvent isolés du contexte et font l'objet d'études comparatives spécifiques. Il paraît intéressant de préciser ce qu'il en est, en ce qui concerne la concurrence air/rail.

— *Une application : la tarification des infrastructures*

Dans le cas des *modes de surface* le coût des infrastructures constitue une part importante du coût du transport ; ces infrastructures étant linéaires, elles constituent des investissements lourds directement liés aux services offerts.

Il est normal que la théorie classique de la coordination intermodale leur attache une importance toute particulière et énonce que l'égalité de traitement entre les modes impose une égale prise en compte par les usagers des charges d'infrastructures.

Le coût de ces infrastructures varie peu avec l'intensité du trafic ; la théorie montre en conséquence que la tarification du transport *au coût marginal* optimise leur valorisation.

La même théorie s'applique au transport aérien, mais les infrastructures y sont ponctuelles, omnidirectionnelles et relativement peu onéreuses (un aéroport suffisant pour un type d'avion coûte à peu près le prix d'un seul avion de ce type).

Par ailleurs, ces infrastructures se prêtent sur chaque site, à la progressivité des investissements.

Ce n'est pas l'utilisation des infrastructures au coût marginal qui permet au transporteur aérien de moduler ses tarifs : cette utilisation est peu coûteuse. Le calcul marginal intéresse essentiellement les autres éléments du coût : appareils, équipages, installations communes, etc.

Pour le cas des lignes subventionnées par les collectivités locales, la tarification des aéroports, eux-mêmes subventionnés par ces mêmes agents économiques, constitue un problème complexe.

Au contraire, les lignes aériennes majeures paient leurs infrastructures aéroportuaires à leur « vrai » prix (Aéroport de Paris a un bilan équilibré sans participation ni avantages financiers significatifs consentis par l'Etat) ; les autres grands aéroports s'approchent progressivement de l'équilibre au fur et à mesure de la croissance de leur trafic.

La règle qui pourrait s'imposer au transport aérien (cf. chapitre VI concernant les aéroports) est que ce mode devrait contribuer à ses charges d'infrastructure en fonction de la capacité contributive réelle de chaque ligne et que tout progrès de croissance devrait se concrétiser par un accroissement du taux de participation à ces charges, avec pour objectif leur prise en compte totale.

Contrairement au cas de la concurrence des modes de surface entre eux, le choix des infrastructures lourdes ne constitue donc pas lui non plus un bon critère de coordination intermodale. Le cas de Lyon Satolas et du TGV souvent cité est très particulier : les investissements effectués à Satolas auraient dû être consentis de toute manière à Lyon Bron si des considérations d'urbanisme n'avaient pas incité au changement de site (on peut même considérer qu'Air Inter s'en serait mieux trouvé en raison de la meilleure proximité de l'ancien site par rapport au centre ville).

Il existe, par contre, une complémentarité des infrastructures dont les potentialités n'ont, peut être, pas toujours été assez prises en considération sur le plan régional et local : routes, autoroutes et voies ferrées pourraient être mieux mises à profit pour concentrer en conséquence les dessertes aériennes sur certaines plates-formes aéroportuaires dont l'hinterland serait ainsi accru.

— *Un élément de comparaison : la péréquation*

Isoler la péréquation de l'ensemble complexe de la formation des coûts et des prix présente un caractère d'autant plus artificiel que, du fait des modulations tarifaires temporelles et sociales, la péréquation a perdu la simplicité originelle d'un paramètre unidimensionnel.

Il n'en reste pas moins que la SNCF n'est pas autorisée à se départir d'une péréquation stricte basée sur un prix de kilomètre uniforme.

Ce système de tarification, qui présente d'ailleurs une valeur historique et symbolique forte pour ce mode, est sans doute adapté à sa structure de coûts, alors qu'il serait tout à fait artificiel pour le transport aérien dont on a analysé la spécificité en ce domaine.

Quelqu'usage qu'il soit décidé d'en faire, la comparaison des modalités de péréquation dans chacun de ces modes mérite cependant d'être effectuée.

L'estimation qui en a été faite pour Air Inter mériterait d'être comparée aux chiffres concernant le rail, dans ses trois composantes : lignes bénéficiaires, lignes équilibrées par la péréquation, lignes subventionnées (omnibus), répartition de la subvention générale d'équilibre. La comparaison de ces données pour le rail et pour l'avion sortirait du cadre de la présente étude et ne présenterait, de toute façon, qu'un aspect limité du problème plus vaste qui a été posé ci-dessus.

f — Concurrence ou complémentarité des modes

La complexité des problèmes tarifaires n'incite guère à penser que le meilleur moyen de régulation de la concurrence intermodale soit celui de la régulation des prix.

Celle-ci risquerait d'ailleurs de manquer son but pour deux raisons essentielles, qui n'ont pas été prises en compte par l'analyse qui précède :

— le prix du voyage n'est qu'une partie du coût du déplacement qui peut inclure des frais de restaurant et d'hôtel dès qu'il dépasse la demi-journée ou la journée.

— le temps du voyage dans son vécu, et dans son influence dans le temps du déplacement (pour les déplacements de courte durée) constitue un critère essentiel de choix modal (pour les voyages professionnels, le prix de revient en salaire de l'agent en déplacement dépasse le plus souvent, pour une seule demi-journée, le prix du transport aérien lui-même).

Les modèles explicatifs du trafic aérien en France montrent que c'est le temps de transport et les horaires qui, pour l'homme d'affaires constituent les éléments quasi exclusifs de choix. La notion de prix généralisés (incluant le prix du temps de chaque catégorie de clientèle) l'emporte dorénavant sur celle du prix seul.

Dans ces conditions, l'expérience montre que, pour les voyages d'affaires, l'avion est largement préféré pour les déplacements qui nécessiteraient plus de 3 heures à 3 heures 30 en train.

Cette frange délimite donc le domaine où l'avion peut dorénavant être considéré comme le *mode de base* pour les déplacements d'affaires et celui où les modes de surface l'emportent (soit en deçà de 300 à 400 kilomètres selon la qualité du service ferroviaire).

Ces résultats apparaissent clairement dans les graphiques de l'annexe 6.

Il va de soi que les progrès techniques accomplis par le rail avec le TGV ont fait reculer d'autant les distances parcourues qui constituent la frange séparant les domaines spécifiques du rail et de l'air.

On est ainsi incité à considérer que le rail et l'air constituent de plus en plus des modes complémentaires plutôt que deux modes concurrents. Cette complémentarité se révèle à un double titre :

a) complémentarité de leurs domaines spécifiques pour les déplacements d'affaires

b) complémentarité

- pour faire face à la diversité des types de clientèle
- pour assurer par le train un maillage de réseau que l'avion ne peut effectuer (au sens du maillage géométrique du réseau et du nombre d'arrêts sur la ligne).

Pour les déplacements d'affaires, les modes ne sont réellement en concurrence que dans la frange définie ci-dessus.

En conséquence, l'absence de péréquation totale du mode aérien a évité de favoriser une offre à bas prix pour les distances courtes qui aurait entraîné une concurrence au rail inutile et nuisible, dans son domaine préférentiel.

Inversement, le rôle du transport aérien dans son domaine spécifique semble si définitivement consolidé que l'augmentation tarifaire qui résulterait d'une péréquation tarifaire directionnelle plus complète n'aurait que peu d'effet sur le trafic réel ; elle revêtirait pour les usagers d'affaires qui en seraient frappés, l'image d'une contribution injuste à *une rente de situation* d'Air Inter, et non plus comme une contribution à un réseau désormais bien équilibré.

Comme les autoroutes de liaison qui sont utilisées en moyenne pour des trajets relativement courts (85 km), le rail a de plus en plus une mission primaire orientée vers les trajets moyens (le transport aérien étant devenu plus efficace que le rail sur les trajets longs).

Dans ces conditions, on doit se demander si le problème posé est réellement celui de *l'organisation de la concurrence*, entre ces modes, et pas plutôt celui de *la gestion de leur complémentarité*.

Dans le cadre d'une gestion réellement intermodale, les considérations concernant la tarification prennent une toute autre dimension. On constate ainsi que le transport collectif dans son ensemble présente *une tarification de structure voisine* de la nouvelle structure tarifaire à trois niveaux du téléphone :

- le métro, l'autobus et l'omnibus pour la proximité
- le train pour les liaisons jusqu'à 3 heures ou 3 heures 30 de trajet
- l'avion au-delà, notamment pour les voyages d'affaires.

Les temps moyens de transports sont ainsi relativement bien homogénéisés pour l'ensemble du territoire, ainsi que les prix de transport dans chaque sous ensemble ³.

Dans les deux premières zones, les transports collectifs entrent par contre en concurrence sévère avec le transport routier individuel en temps et en prix ; ce sont donc ces zones qui constituent le champ privilégié d'action pour la reconquête du transport collectif sur le transport individuel.

C — QUALITÉ DE SERVICE D'AIR INTER ET SERVICE PUBLIC

Dans le cadre des conventions successives liant l'Etat à Air Inter figuraient des clauses concernant la qualité de service requise par l'Etat et imposée à la compagnie. Leur rédaction, de caractère vague, devait être complétée par une analyse ultérieure plus fine dont l'étude a été entreprise, mais qui a rencontré de telles difficultés qu'elle a dû être abandonnée. La nature même de ce concept, éminemment contingent, est trop évolutive en fonction d'éléments extérieurs imprévisibles pour être cernée a priori d'une manière réaliste (évolution de trafic et des matériels, problèmes liés à l'optimisation en temps réel des capacités, des fréquences et des horaires...).

Il s'est révélé que les meilleurs indicateurs de qualité de service étaient constitués par le jugement même des passagers dans leur choix modal et par leurs réclamations éventuelles adressées directement à la compagnie aérienne ou par les réactions des collectivités locales qui s'en font l'écho directement ou encore par l'intermédiaire de l'administration régionale et nationale de l'aviation civile.

Dans le cadre des discussions annuelles sur l'approbation du programme d'Air Inter imposées par le code de l'aviation civile, l'Etat ne manque pas de pouvoirs, sinon d'arguments (notamment en raison de la concomitance avec les discussions tarifaires) pour rechercher avec la compagnie des compromis acceptables. Le rôle de l'Etat comme gardien des intérêts de toutes les régions apparaît donc clairement dans le cadre de ces négociations ; cependant, ce processus a d'autant plus de poids qu'une concertation sérieuse est organisée par ailleurs avec des entités régionales disposant d'informations pertinentes. Ces discussions sur la qualité de service trouvent leurs limites, dans la mesure où le transporteur peut toujours satisfaire toute nouvelle exigence en présentant la facture sous forme d'augmentation tarifaire ou de demande de subventions compensatrices.

Les négociations avec Air Inter ont assez bien réussi à éviter cet écueil. L'intérêt essentiel d'Air Inter est de conforter son entreprise et donc de rechercher

3. Une telle approche fait clairement apparaître l'effet bien connu de handicap des agglomérations qui se trouvent dans la « grande couronne parisienne » qui ne bénéficient ni du système urbain (et suburbain) de transport parisien, ni d'un système aérien diversifié et pratique pour les plus grandes distances.

les meilleurs compromis pour accroître le trafic, en améliorant progressivement l'exploitation sans recourir à des augmentations tarifaires. C'est ce qui explique notamment le caractère spartiate de son service qui exclut toute prestation non indispensable. Soucieuse de ne pas être l'objet d'attaques publiques susceptibles de nuire à son image de marque soutenue par une forte campagne publicitaire, cette compagnie a su trouver de proche en proche une adéquation réaliste entre les besoins exprimés et les contingences du moment.

On peut sans doute regretter que le CSAM soit tenu à l'écart des réflexions concernant Air Inter et que la composition de ce Conseil ne le prépare pas spécialement à les traiter.

D — QUALITÉ DE GESTION D'AIR INTER ET SERVICE PUBLIC

En concédant un monopole à une société jouissant de l'autonomie financière et commerciale, l'Etat prenait le risque que cette entreprise abuse d'une telle situation privilégiée dans un sens préjudiciable à l'intérêt général, notamment par une gestion peu rigoureuse.

Une telle crainte n'était guère fondée dans la mesure où, comme on l'a déjà évoqué :

- Air Inter subit la concurrence des moyens de surface
- le code de l'aviation civile confère à l'Etat la responsabilité d'approuver annuellement ses programmes et ses tarifs.

Ces constatations ne déchargent pas de la nécessité d'examiner l'efficacité de la gestion de cette entreprise selon les critères les plus significatifs :

a — Stabilité de l'évolution

La stabilité de l'évolution du trafic d'Air Inter a été remarquable : des taux de croissance soutenus ont été enregistrés avec régularité.

De ce point de vue, la contraction progressive du réseau n'a pas engendré de conséquences néfastes ni de coûts sociaux induits pour l'entreprise et ses personnels. Les lignes aériennes abandonnées ont alimenté le réseau des compagnies régionales en trafic intéressant pour celles-ci.

b — Capacité d'innovation

La capacité d'innovation d'Air Inter qui s'est révélée remarquable dans tous les domaines a été une condition sine qua non de la percée du transport aérien sur un marché qui n'était guère considéré comme porteur a priori. La politique d'investissement d'Air Inter s'est montrée hardie et raisonnable ; les innovations commerciales qu'elle a mises en œuvre ont eu un succès considérable et ont imposé à ses concurrents (notamment la SNCF) de chercher à mettre en œuvre une politique qui s'en inspire bien que la spécificité de ce mode s'y prête moins aisément.

c — Efficacité et productivité

La productivité, mesurée en passager transporté par employé, ou en passager-kilomètre par employé, s'est améliorée de façon continue pendant toutes les années de croissance.

Air Inter a mis au point une politique très fine d'utilisation en temps réel de ses appareils, en vue d'en tirer le meilleur parti selon un jeu très subtil d'adaptation permanente des fréquences et des horaires en fonction des besoins prévus. La modulation tarifaire imaginative et maniée avec maîtrise et souplesse a conféré, par ailleurs, un second souffle à l'amélioration de productivité.

Air Inter a ainsi bénéficié des fruits de sa politique qui l'a amenée à acquérir une flotte de plus en plus productive et efficace et à organiser des rotations journalières plus fréquentes permettant un meilleur emploi des avions, des personnels et des installations.

Le progrès de productivité dont la compagnie et ses personnels peuvent s'enorgueillir à juste titre découle à la fois de l'ensemble de ces mesures ainsi que de l'économie de sa gestion, sans qu'il soit possible de déceler a priori la part qui revient à chacun de ces facteurs.

L'examen comparatif des coûts de production d'Air Inter avec ceux des compagnies américaines de taille et de vocation similaires apporte à cet effet un éclairage utile bien que les résultats de telles études doivent être utilisés avec prudence.

Etablie en 1980 avec le cours du dollar de l'époque (4,22 F) une analyse fait apparaître un surcoût moyen d'Air Inter de 100 % au siège-kilomètre offert (SKO), surcoût qui peut être ramené à 68 % en prenant un cours du dollar à 6,20 et en supposant arbitrairement les autres termes de comparaison inchangés.

Certains postes font apparaître des disparités importantes même avec un cours du dollar supposé avoir été en 1980 à sa parité actuelle (hypothèse très favorable à Air Inter).

- **Amortissement des avions.**

Le poste amortissement (comptabilisé selon la formule dégressive) pèse d'autant plus lourdement sur ses coûts, qu'Air Inter a mené une politique d'investissement très dynamique (Mercury puis Airbus). Une autre raison importante du coût élevé de ces amortissements tient au faible taux d'utilisation de la flotte en raison de la faible dimension du réseau et des limitations d'utilisation nocturne des aéroports.

- **Coût du personnel navigant**

Ce personnel bénéficie d'une convention qui impose à Air Inter, compagnie intérieure court-courrier, des *coûts à l'heure de vol* très supérieurs à ceux des compagnies intérieures américaines de taille et de réseaux comparables ; elle rend, par ailleurs, difficile l'organisation d'un réseau comportant des étapes courtes, et notamment des prolongements courts de lignes desservant les axes

lourds. Le pilotage à trois membres d'équipage ajoute sa part aux surcoûts constatés.

- Coût de l'entretien particulièrement élevé

Les mêmes études montrent cependant qu'avec un cours du dollar supposé avoir été en 1980 à son cours actuel, le prix de revient d'Air Inter au passager/kilomètre *effectivement transporté* aurait été équivalent à celui de la moyenne des compagnies américaines.

Ces comparaisons font apparaître à l'évidence que la concurrence pratiquée aux Etats-Unis a eu pour conséquence de contraindre les compagnies aériennes à réduire leurs coûts de production ; mais corrélativement cette même concurrence a engendré, comme la théorie l'explique, une surcapacité et un emploi non optimal des avions qui pèsent en sens inverse sur les tarifs pratiqués.

On mesure bien par cette expérience les avantages et les inconvénients du monopole.

On mesure aussi très bien à quel point les usagers ne peuvent tirer tous les bénéfices du monopole que dans la mesure où eux-mêmes et leurs représentants sont organisés pour faire entendre leur voix et servir de contre-pouvoir effectif.

L'analyse fait aussi apparaître que l'efficacité certaine du monopole pourrait être améliorée d'une manière importante si l'Etat et les usagers étaient déterminés à peser sur les coûts. A titre de proposition minimale, il semble que ces derniers devraient faire l'objet d'une large information notamment auprès du public et de larges débats contradictoires notamment par comparaison avec l'étranger.

d — Indices de rigidité

- vis-à-vis de la clientèle

Il existe des indices de rigidité dans les structures d'Air Inter que certains de ses clients lui reprochent parfois. Il convient cependant de noter que les réclamations font l'objet d'enquêtes sérieuses de la part de la compagnie, que le client est traité avec courtoisie, même si certains rêvent encore d'un cérémonial qui n'est plus de mise pour un transport arrivé désormais à maturité, dont l'existence n'est plus à démontrer mais qui cherche désormais à satisfaire prosaïquement une clientèle spécifique.

La politique de la compagnie s'axe sur un objectif de croissance, ayant si besoin est, priorité sur la satisfaction immédiate de toutes les demandes.

On rappellera aussi que la compagnie a rencontré ces dernières années des difficultés d'exploitation considérables lorsqu'elle a été affectée, plus que toute autre, par les mouvements sociaux des contrôleurs de la circulation aérienne.

- vis-à-vis des collectivités locales

Air Inter n'a pas toujours montré toute la souplesse désirable vis-à-vis des collectivités locales desservies ; ces dernières reconnaissent généralement qu'il existe des contraintes aux fréquences, aux capacités et aux horaires et que ces

contraintes s'atténuent progressivement. Elles reconnaissent enfin que tout ne peut être fait tout de suite ; elles sont amenées à patienter de plus ou moins bonne grâce en constatant les progrès accomplis année après année.

Les collectivités sont très attachées à leur desserte par Air Inter ; celles qui en ont été exclues en conservent de l'amertume.

— rigidité interne

Les processus d'accroissement de productivité décrits ci-dessus sont encore riches de potentialités sur les lignes à faible et moyen trafic sous réserve de renouvellement de la flotte dès que le trafic le justifiera ; par contre, les effets d'accroissement de productivité arrivent progressivement à saturation sur les lignes au trafic le plus élevé.

La part des charges incompressibles est très notable ; on est donc amené à s'interroger sur les possibilités qui pourraient exister à l'avenir de compression des charges de structure et des charges salariales dans leur ensemble ; ces charges vont prendre une importance croissante au fur et à mesure de l'épuisement des réserves de productivité, dont l'augmentation de la taille des avions, les progrès de leur technologie et l'accroissement de la fréquence des vols ont constitué jusqu'alors les sources généreuses mais non inépuisables.

C'est seulement dans le cas où la croissance se ralentirait que les indices de rigidité interne pourraient apparaître, dès lors que des progrès de productivité devraient encore être recherchés.

La « juste » rémunération de chacune des catégories de personnels et la charge de travail « équitable » qui leur est demandée constituent deux éléments fondamentaux du « juste prix » consenti aux usagers. Il conviendrait à l'avenir que le contenu effectif de ces qualificatifs soit approfondi.

e — Adéquation de l'offre

Air Inter fait un usage raisonnable de son monopole en mettant en ligne une capacité qu'elle adapte en temps réel à la demande.

Le malthusianisme de l'offre qui s'est manifesté pendant la période de défrichage, puis de forte croissance, a tendance à disparaître à mesure que la politique suivie prend toute sa dimension et produit tous ses effets.

f — Adéquation du maillage du réseau

Le maillage du réseau résulte d'une évolution commandée essentiellement par des considérations de rentabilité immédiate ou à court terme.

Il en résulte un réseau au maillage parfois très dense, mais présentant par ailleurs des lacunes importantes qui sont compensées par les lignes régionales.

C'est sur l'ensemble du réseau d'Air Inter et des compagnies régionales qu'il conviendra de porter un jugement global, dans le cadre du chapitre consacré à ces dernières.

g — Santé économique de l'entreprise

L'analyse de la structure financière d'Air Inter amène à distinguer deux périodes séparées par la crise de 1973/1974.

Dans la première période, une situation assez saine au point de vue financier a permis une croissance modérée, mais irrégulière, des résultats d'exploitation. Toutefois, à partir de 1970, la marge nette d'autofinancement plafonne, puis diminue ; des mesures de redressement devenaient d'autant plus indispensables que l'augmentation brutale du prix du pétrole fin 1973 portait un coup sérieux au prix de revient.

Depuis 1974, un fort endettement transforme la structure financière de l'entreprise. Les investissements effectués portent leurs fruits ; ils permettent de dégager un autofinancement conséquent, d'assurer une rentabilité satisfaisante à l'entreprise et un fort développement de son activité.

Air Inter aborde ainsi les années 80 dans de bonnes conditions financières ; le choix d'un amortissement dégressif pour les « Mercure » puis pour les Airbus, rendu possible par des recettes d'exploitation élevées a conféré une certaine marge de manœuvre à l'entreprise pour affronter les problèmes à venir.

h — Adéquation du partage des gains de productivité

Sans entrer dans une analyse fine, il convient de s'interroger sur la manière dont les gains de productivité d'Air Inter ont été répartis entre

- les voyageurs,
- l'entreprise,
- les salariés de l'entreprise,
- les aéroports.

On a déjà montré ci-dessus que les voyageurs ont largement bénéficié des gains de productivité notamment depuis 1974, et que la clientèle voyageant pour convenances personnelles a été la plus favorisée ; à cet égard, l'ensemble de ces avantages a été acquis au prix d'une offre relativement spartiate (densification des avions, forts coefficients de remplissage, peu de places disponibles au dernier moment sur certains vols, service limité).

La croissance de l'entreprise (voir tableau 7), a pu être assurée avec un appel très modéré à des capitaux frais et un recours important aux emprunts à long terme qui représentait en 1980 un montant du même ordre que les fonds propres. La compagnie a dégagé d'importantes marges d'autofinancement et des bénéfices croissants.

La pression sur la masse salariale a été faible en raison des bons résultats financiers et de la croissance continue ; on a déjà montré que, par rapport aux compagnies étrangères, la masse salariale d'Air Inter à l'heure de vol (PN et entretien), est beaucoup plus considérable que celle des compagnies comparables.

La participation d'Air Inter au financement et à l'exploitation des aéroports que

fréquente cette compagnie, sera étudiée dans le chapitre VI. D'une manière générale, il apparaît que les charges aéroportuaires (en francs constants), ont accusé une tendance à la baisse (voir graphique 8 montrant leur évolution pour quelques aéroports significatifs), en conséquence notamment de l'augmentation de leur propre productivité.

En conclusion, les structures du transport aérien intérieur ont bien profité au voyageur, mais d'une manière encore plus significative à la croissance de la compagnie et à ses personnels. Si tel n'avait pas été le cas, le transport aérien intérieur aurait fait subir au rail une concurrence qui aurait pu être plus sévère, tout en restant loyale.

3. AIR INTER ET SON ENVIRONNEMENT

Pour mieux cerner les problèmes et les perspectives d'Air Inter il paraît nécessaire d'analyser les relations de cette compagnie avec son environnement notamment l'Etat, Air France, les compagnies régionales et le système aéroportuaire.

A — LES RELATIONS ENTRE AIR INTER ET L'ÉTAT

On sait qu'Air Inter n'est plus lié à l'Etat par une convention spécifique ; la compagnie exploite désormais son réseau sous le régime commun d'autorisation prévu par le code de l'aviation civile pour toutes les compagnies françaises, sauf Air France.

La pratique a fait apparaître le caractère peu contraignant des clauses les plus importantes des conventions antérieures :

- l'obligation de desserte,
- l'obligation d'une qualité de service minimum.

La structure actuelle du réseau vide l'obligation de desserte de son contenu effectif ; tandis que l'obligation de qualité de service minimum, de même que toute considération a priori sur les coûts et les tarifs à moyen ou long terme, se heurtent à des évolutions imprévues de conjoncture, et risqueraient même de se révéler dérisoires en cas de modification significative des tendances.

Le régime de négociations annuelles (programme et tarifs) entre l'Etat et l'entreprise, qu'impose le code de l'aviation civile, se révèle réaliste et laisse à l'Etat de larges possibilités d'influencer la politique de la compagnie aérienne dans des limites compatibles avec le respect des contraintes financières.

Ainsi vidée de son contenu concret, la convention apparaissait simplement comme la garantie pour Air Inter du monopole d'exploitation de son réseau,

même pour ses lignes les plus denses. Si l'Etat n'envisage pas aujourd'hui d'autoriser d'autres compagnies à concurrencer Air Inter (et cette intention a été confirmée par lettre en date du 31/12/80 du ministère des Transports à Air Inter), on ne voit pas l'avantage qu'il y aurait pour l'Etat à se l'interdire contractuellement pour un avenir plus ou moins lointain.

Une convention pourrait toutefois fixer les objectifs généraux d'une politique contractuelle dans le cadre de laquelle prendraient place les négociations annuelles (programme, tarifs) prévues par le Code de l'aviation civile.

L'analyse qui précède a montré que l'intérêt de la compagnie coïncide assez naturellement avec celui du service public pourvu qu'y veille l'Etat qui dispose des moyens juridiques et administratifs d'imposer les corrections nécessaires en cas de besoin.

B — LES RELATIONS ENTRE AIR INTER ET AIR FRANCE

La création d'Air Inter a conféré à cette compagnie le soin de développer la desserte intérieure avec une finalité d'aménagement du territoire alors qu'Air France avait eu tendance à orienter ses préoccupations d'une manière prioritaire à la desserte internationale.

Mais l'expérience devait montrer que les objectifs des deux transporteurs pour complémentaires qu'ils soient ne manquent pas de présenter un recouvrement conflictuel.

Air France et Air Inter, encouragés en cela par les pouvoirs publics, ont convenu de régler leurs différends par des accords, plutôt que de risquer de laisser dégénérer leurs conflits ou de les remettre à l'arbitrage de l'Etat.

Le partage des champs d'activités entre Air France et Air Inter a amené les deux Compagnies à s'entendre sur toute une série de questions d'intérêt commun. A cet effet, un premier protocole a été signé en février 1974 pour une période de 6 ans. Il traduisait le souci des deux entreprises de coordonner à bénéfice réciproque leurs actions dans des domaines communs afin d'accroître leur efficacité.

Le partage de la plupart des dessertes intérieures et internationales effectuées sous pavillon français entre deux bases séparées à Paris (Orly-Ouest et Charles-de-Gaulle), et entre deux compagnies (Air France et Air Inter), complique la gestion de ces deux compagnies, et pénalise les correspondances internationales d'Air France avec les provinces françaises. C'est pourquoi, les deux compagnies ont cherché à résoudre au mieux leurs problèmes communs, comme la coordination des vols sur Paris/Nice, la desserte de la Corse, la commercialisation par Air Inter des tronçons intérieurs de vols internationaux d'Air France. Elles ont passé des accords commerciaux, et Air Inter a pris une participation à

hauteur de 20 % dans le capital d'Air Charter International ⁴ à qui elle prête également ses capacités disponibles pour réaliser des vols à la demande.

L'expérience acquise et l'évolution de l'économie du transport aérien ont conduit les deux directions générales à compléter et à développer ces accords par une série de négociations courant 1979. A la fin de cette année 1979 elles ont matérialisé leur entente par une série de nouveaux accords décrits ci-dessous.

1 — Coopération commerciale

Cet accord prévoit d'améliorer les « procédures » et les formules de représentation pour traiter les affaires et développer les ventes d'Air Inter à l'étranger. Air France peut aussi utiliser les installations d'agences ou d'aéroports d'Air Inter en province, tandis qu'Air Inter a la possibilité de développer son implantation dans les locaux d'Air France à l'agence des Invalides.

2 — Applications commerciales de l'informatique

Air Inter participe aux nouvelles facilités de tarification et d'émission automatique d'Air France avec le système Alpha 3.

Les deux compagnies conviennent d'attitudes communes et de concertations en ce domaine, en vue de protéger les intérêts du transport aérien français.

Air France a délégué d'Air Inter pour exprimer l'avis des deux compagnies sur l'aspect international de ces problèmes.

3 — Assistance en escale

Les deux compagnies s'assistent mutuellement dans diverses escales. Des aménagements sur le mode de rémunération de cette assistance ont été apportés dans un contrat à coût coopératif concernant les escales de Paris-Charles-de-Gaulle, Marseille, Nice, Bastia, Ajaccio, Lyon, Bordeaux et Toulouse.

4 — Programme Air Inter à Paris-Charles-de-Gaulle Aérogare 2

On peut affirmer que, dans le domaine du transport aérien international, la France est coupée en deux par la séparation des aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle.

Afin de faciliter les correspondances internationales d'Air France dans cette

4. Filiale d'Air France (voir chapitre Transport aérien non régulier).

aérogare, Air Inter s'est engagé à développer ses vols au départ ou à destination de Paris-Charles de Gaulle, passant de 14 vols quotidiens en 1979 à plus de 20 dès 1982. (Liaisons concernant Marseille, Toulouse, Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Montpellier, Mulhouse, Nantes et Clermont-Ferrand). Ces vols sont situés à des horaires facilitant des correspondances, mais peuvent subir certains délestages en fin de semaine et en été en fonction du fléchissement du trafic d'Air Inter. Il n'en reste pas moins que les intérêts des deux entreprises restent conflictuels en ce domaine : les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les compromis négociés entre elles soient de nature à satisfaire d'une manière optimale l'intérêt public et les besoins des usagers (notamment la fréquence et les horaires de vol permettant les correspondances).

5 — Commercialisation par Air Inter des tronçons métropolitains de vols Air France

La compagnie Air France ne commercialise pas directement de liaisons intérieures françaises (même si elle en effectue certaines), à l'exception des lignes Paris/Nice et Continent/Corse assurées en coordination avec Air Inter.

Afin de développer les actions de ventes et améliorer l'économie des lignes d'Air France qui touchent deux points du territoire national vers l'étranger (ou vice versa), un protocole a été conclu avec Air Inter qui définit les conditions dans lesquelles cette dernière compagnie commercialise pour son propre compte les capacités offertes des tronçons métropolitains des vols internationaux d'Air France.

En fonction de la fréquence de ces vols, des allotements de sièges sont attribués à Air Inter contre rémunération. Ces nouvelles règles améliorent l'emploi de capacités disponibles d'Air France sur les tronçons métropolitains ainsi que la rentabilité des lignes internationales, tout en économisant des vols à Air Inter : cet arrangement contribue aussi à des économies de carburant.

Les engagements pris par les deux compagnies ont été respectés ; le nombre de passagers transportés sur ces vols est passé de 131 500 en 1980 à 198 800 en 1981 et le montant correspondant du chiffre d'affaires de 28 à 47,5 millions de francs.

C — RELATIONS D'AIR INTER ET DES COMPAGNIES RÉGIONALES

Le chapitre III analyse l'évolution des relations entre Air Inter et les compagnies régionales qui peuvent se partager en trois périodes :

- une période de *concurrence* : Air Inter cherche sa voie en ce qui concerne la délimitation de son réseau.
- une période de *collaboration* sous l'égide d'Air Inter qui affrète des compagnies régionales pour de nombreuses lignes de son bas de gamme.
- la période actuelle de *complémentarité*.

Le chapitre III conclut que la politique d'Air Inter a joué un rôle important dans l'organisation du transport aérien intérieur et suggère qu'à l'avenir cette compagnie ne soit pas tenue pour quitte de ses obligations concernant l'aménagement du territoire qui avaient, à l'origine, justifié le monopole qui lui a été accordé.

D — RELATIONS D'AIR INTER ET DES AÉROPORTS

Après une période difficile, les relations d'Air Inter et des aéroports se sont améliorées. Les éléments d'appréciation sont appréhendés dans le chapitre VI qui montre qu'une bonne organisation de la concertation au sein des commissions consultatives économiques instituées sur chaque aéroport important constitue une condition essentielle à la régulation des investissements et de la tarification aéroportuaires.

4. LES PERSPECTIVES D'AIR INTER

A — LA FLOTTE D'AIR INTER

En 1982, Air Inter dispose d'une flotte de 8 Airbus, avions modernes et efficaces même s'ils ne sont pas optimisés pour des étapes très courtes en raison notamment du poids de leur structure conçue pour des vols moyen-courriers. Elle dispose aussi de 10 Mercure, avion très bien adapté au réseau d'Air Inter mais qui n'a pu être vendu à d'autres clients, et qui ne pourra vraisemblablement pas être maintenu en service longtemps après la fin du protocole qui impose à l'Etat l'essentiel du surcroît de coût des pièces de rechange lié à sa faible diffusion. Viennent ensuite les 8 Caravelle XII⁵ correctement adaptées au réseau Air Inter (mais qui doivent être considérées, pour les mêmes raisons, comme un avion de transition). Les 7 Caravelle III, (très gourmandes en carburant, coûteuses en entretien) ne peuvent plus servir que d'appoint : enfin, les 9 F 27 (robustes, encore en production) sont d'une conception qui remonte à une trentaine d'années et n'ont que l'ATR 42 comme remplaçant potentiel futur.

Quelles que soient ses perspectives de croissance, Air Inter sera amené à renouveler une large partie de sa flotte au cours de la décennie.

Sa politique d'amortissement rapide de ses appareils place la compagnie en

5. Dont Air Inter a acquis en seconde main la totalité des exemplaires construits.

bonne position devant cette perspective sans avoir pour autant handicapé sa croissance soutenue au cours des dernières années.

B — LA CROISSANCE D’AIR INTER

Dans une période d’incertitude sur l’environnement économique, et notamment sur les futurs coûts du carburant, il y a lieu d’être encore plus prudent dans les extrapolations qu’en période d’apparente stabilité.

Un certain nombre de faits se dégagent cependant de l’analyse :

- le trafic d’affaires semble devoir progresser à un rythme plus lent que par le passé
- le « boom » des voyages pour motifs personnels, liés à la nouvelle politique tarifaire, semble devoir trouver une limite dès lors que sera atteint le point où toute nouvelle augmentation du rapport entre les deux clientèles aurait pour effet de diminuer la rentabilité globale.

Des réserves de croissance existent cependant encore pour les voyages de week-ends ou de vacances de courte durée qui devraient se développer avec l’accroissement et l’aménagement du temps libre.

- les perspectives d’amélioration de productivité par la politique commerciale et par la croissance seront moins brillantes que par le passé sur les lignes à fort trafic, mais restent encore prometteuses sur les lignes qui n’ont pas encore atteint leur pleine maturité.
- les incertitudes sur le coût du carburant font peser des menaces pour un avenir qu’il n’est cependant pas possible de préciser actuellement.
- le TGV Sud-Est entraîne une cassure importante dans la courbe de croissance, qui pourrait bien être suivie par un second choc si le TGV Atlantique était construit.
- une stagnation de la croissance ne manquerait pas d’entraîner, toutes choses égales par ailleurs, une augmentation progressive des coûts ⁶ et amorcer un mouvement de récession si aucune mesure contraire n’était prise à cet effet.
- l’ouverture éventuelle des frontières européennes au transport aérien pourrait bien avoir des conséquences lourdes, dans la mesure où les avantages d’une gestion avisée d’un monopole ne pourraient plus contre-balancer des coûts beaucoup plus élevés que ceux des concurrents présents ou à venir. Il semblerait sage que cette perspective, bien que peu immédiate, entre dans les préoccupations de l’Etat et d’Air Inter ; il serait regrettable que l’évolution de la politique européenne, si elle s’avère souhaitable, se heurte de ce fait à des obs-

6. En raison de la part importante de salaires et de prestations dont le coût croît plus vite que l’inflation et de la stagnation à trafic constant des gains de productivité.

tacles insurmontables ou déstabilise dangereusement, si elle se révèle inéluctable, un système de production national qui ne s'y serait pas préparé.

Il n'est pas absurde de se demander si, dans les années qui viennent, Air Inter ne devra pas se contenter de gérer ses acquis, voire de se préparer à un avenir difficile.

Il n'est pas impossible qu'Air Inter soit à un tournant de son existence ou s'en approche.

Ses perspectives seront très dépendantes du cadre qui lui sera fixé et dans lequel elle devra évoluer dans les années futures.

C — QUELLES PERSPECTIVES POUR AIR INTER ?

Trois thèmes essentiels méritent donc d'alimenter les réflexions dans les années à venir :

- la politique intermodale,
- la spécialisation d'Air Inter au seul transport intérieur,
- la politique européenne.

D — POLITIQUE INTERMODALE

Quelques éléments d'appréciation ont été présentés dans le corps du présent rapport en ce qui concerne la vocation prioritaire qui pourrait dans l'avenir être dévolue à chaque mode en raison de sa spécificité.

La stratégie de développement de chaque mode devrait découler d'une réflexion globale et dépasser l'objectif simpliste qui consiste à laisser chaque mode optimiser ses gains ou minimiser ses pertes sans souci du coût global pour la collectivité.

Dans ce contexte, la concurrence commerciale entre les modes garderait pour fonction son rôle d'aiguillon à la créativité et à la rigueur, en vue de permettre à chaque système de mesurer ses performances et de l'inciter à les améliorer.

Dans un tel cadre, le mode aérien pourrait jouer un rôle croissant pour les liaisons les plus longues et accentuer l'ouverture déjà sensible à la démocratisation du transport aérien, qui fera l'objet d'une demande accrue générée par l'augmentation du temps libre. Dans cette hypothèse, Air Inter aurait la possibilité d'amplifier son action dans la reconquête du marché national intérieur (vacances et tourisme) au détriment des voyages à l'étranger.

E — RELATIONS ENTRE AIR INTER ET AIR FRANCE

Le bon sens a voulu que la compagnie nationale et la compagnie intérieure soient amenées à conclure entre elles de nombreux accords qui démontrent la profonde interdépendance structurelle qui lie leurs finalités et leurs modalités d'exploitation.

Il y a tout lieu de penser et d'espérer que, dans l'avenir, ces interactions seront gérées d'une manière de plus en plus étroite.

Il existe en effet de nombreux facteurs de complémentarité entre les deux compagnies qui méritent d'être mis à profit pour une meilleure efficacité (notamment les pointes annuelles, hebdomadaires et journalières). Dans un futur proche les deux compagnies exploiteront des types d'appareils de la classe des 120/150 places, en plus des Airbus qui les équipent toutes deux actuellement. Il y a sans doute lieu de veiller à ce que le maximum de banalisation soit accompli à l'avenir entre les matériels, leurs équipements et les méthodes d'exploitation ; il y a cependant lieu de noter que l'aménagement interne des avions (nombre de sièges, nombre de classes, service à bord) est le reflet de la politique commerciale suivie et que la réponse aux exigences actuelles des deux marchés appelle des solutions très différentes.

Une telle politique aurait le mérite de la sagesse face à un futur incertain. Mais aucun argument majeur n'incite à penser qu'une fusion entre les compagnies soit souhaitable à un terme prévisible. L'étude des effets d'échelle liés à une telle concentration ne permet pas de démontrer l'avantage d'une telle formule qui risquerait bien de perdre en pesanteur ce qu'elle pourrait gagner en efficacité théorique.

Il est par contre recommandé que les accords soient multipliés entre les compagnies en vue de permettre une utilisation aussi rationnelle que possible de tous leurs moyens ; il incomberait alors à l'Etat de veiller à ce qu'aucun obstacle de principe ne puisse être invoqué pour amoindrir ou limiter des avantages pour la collectivité qui peuvent être attendus d'une telle politique.

Les domaines les plus prometteurs semblent devoir concerner :

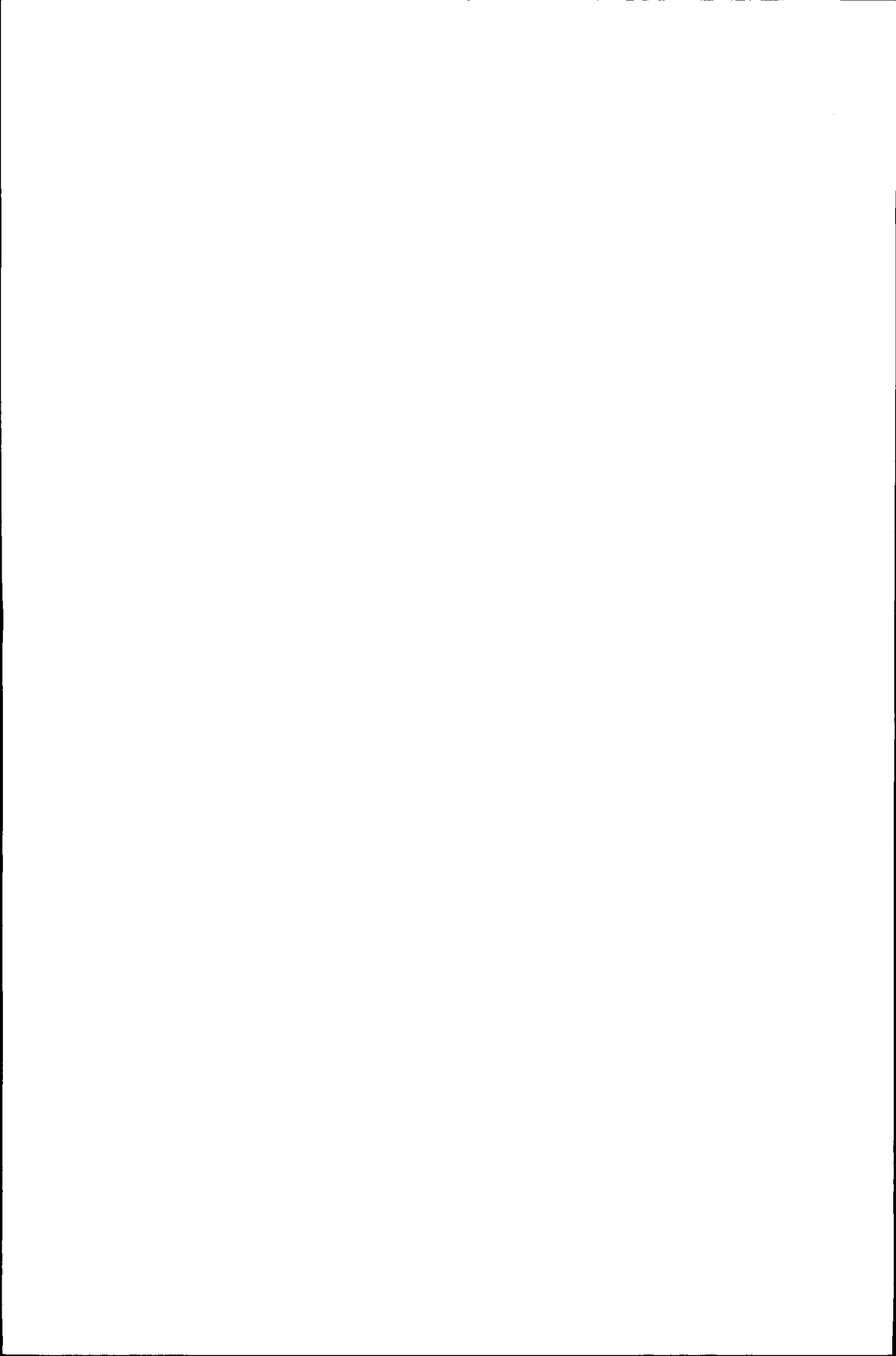
- les « charters » (*cf.* chapitre IV),
- les affrètements mutuels sans limitation autre que celles qui découlent de contraintes opérationnelles (par exemple rayon d'action du Mercure, nombre maximum d'étapes par jour des personnels navigants),
- la réservation commune.

F — POLITIQUE EUROPÉENNE

En raison de son originalité et de son efficacité qui ne semblent pas avoir leur pareil, l'organisation de la desserte intérieure française pratiquée en régime de monopole par Air Inter pourrait servir de modèle attractif et être étendue un jour

à l'Europe. Une telle perspective n'a cependant de chance de se concrétiser que dans la mesure où seraient harmonisés au préalable de nombreux facteurs de production entre les compagnies aériennes européennes.

Comme on l'a exposé dans le chapitre I, il existe au contraire (notamment dans les instances de la Communauté économique européenne) des tenants d'une tendance pour qui seule la compétition peut entraîner la baisse des coûts ; ils considèrent que les économies susceptibles d'être ainsi réalisées seraient de nature à compenser et au-delà les surcoûts résultant d'une capacité offerte non optimisée ; ils sont néanmoins conscients de ce qu'une déréglementation brutale ne manquerait pas d'entraîner des désordres économiques et sociaux qu'ils n'entendent pas occasionner.



ANNEXE 1

LES RELATIONS D'AIR INTER ET DE L'ÉTAT

C'est le 14 août 1964 que l'Etat accordait à Air Inter sa première convention.

Pour la desserte intérieure qu'il convenait de défricher, l'Etat octroyait ainsi une vocation privilégiée pour assurer en France Métropolitaine les transports aériens de passagers fret et poste à une société de droit privé, dont le capital était détenu à plus de 50 % par des porteurs publics (SNCF, Air France, Caisse des dépôts et consignations).

La concession de cette vocation privilégiée (à l'exception des quelques grandes lignes exploitées en commun avec Air France ou UTA pour permettre à ces dernières d'effectuer des escales intérieures sur leur réseau long courrier international) se justifiait à l'origine par une condition évidente d'efficacité économique.

A cet effet l'administration devait, aux termes de l'article 5 de la Convention, tenir Air Inter informée de toute nouvelle demande d'exploitation de ligne régulière intérieure. La compagnie pouvait alors à l'issue d'un délai de 3 mois, soit faire usage de son droit de préférence et exploiter elle-même la ligne sollicitée (ou la sous-traiter), soit y renoncer. La nouvelle relation était alors attribuée, sous réserve de la procédure devant le CSAM, à la compagnie aérienne ayant demandé initialement à l'exploiter.

Fort de son succès et des nécessités de sa croissance, Air Inter devait progressivement consacrer l'essentiel de ses efforts à la consolidation de son réseau plutôt qu'à la poursuite de son rôle de défricheur.

Dans le même temps les collectivités locales, désireuses d'ouvrir des lignes nouvelles encore éloignées de la rentabilité économique, furent amenées à se plaindre du veto ou du mauvais vouloir d'Air Inter, ou encore des subventions exigées qu'elles jugeaient prohibitives.

Un nouveau problème émergeait ainsi pour le bas de gamme d'Air Inter, de nature similaire à celui qui avait justifié quelques années plus tôt la création de cette compagnie en bas de gamme d'Air France.

Dans le cadre de la procédure de l'article 5 décrite ci-dessus, les collectivités locales devaient alors recourir aux services que leur proposaient les premières compagnies régionales, dès lors qu'Air Inter se montrait réticente à exploiter les dessertes auxquelles elles étaient amenées à s'intéresser.

Mais ce nouveau système devait à son tour se trouver dépassé par les événements. Un cas (en 1973) a servi de révélateur et de détonateur d'une situation devenue malsaine : Rousseau-Aviation s'étant vu attribuer les droits de trafic sur la ligne Paris-Belfort, Air Inter exerçait son droit de préemption pour sous-traiter aussitôt l'exploitation à ce même Rousseau-Aviation. Puis en 1974, Air Inter devait abandonner la desserte de Belfort.

La nouvelle convention du 8 mai 1974 prenait acte de cette évolution et limitait le monopole d'Air Inter à une garantie de non concurrence sur un réseau bien défini, en contrepartie de l'obligation de desserte sans subvention de l'ensemble des lignes de ce réseau. A cette occasion Air Inter abandonnait un certain nombre de lignes (Lille, La Rochelle, Belfort...) malgré les protestations des collectivités locales qui avaient financièrement participé à leur création et se trouvaient ainsi frustrées de leurs espoirs.

Vers la fin de la convention de 1974, Air Inter manifestait de nouveau son intention de cesser l'exploitation de certaines des lignes de son réseau les plus éloignées de l'équilibre économique (Paris-Metz, Marseille-Toulouse, Marseille-Nice, etc.).

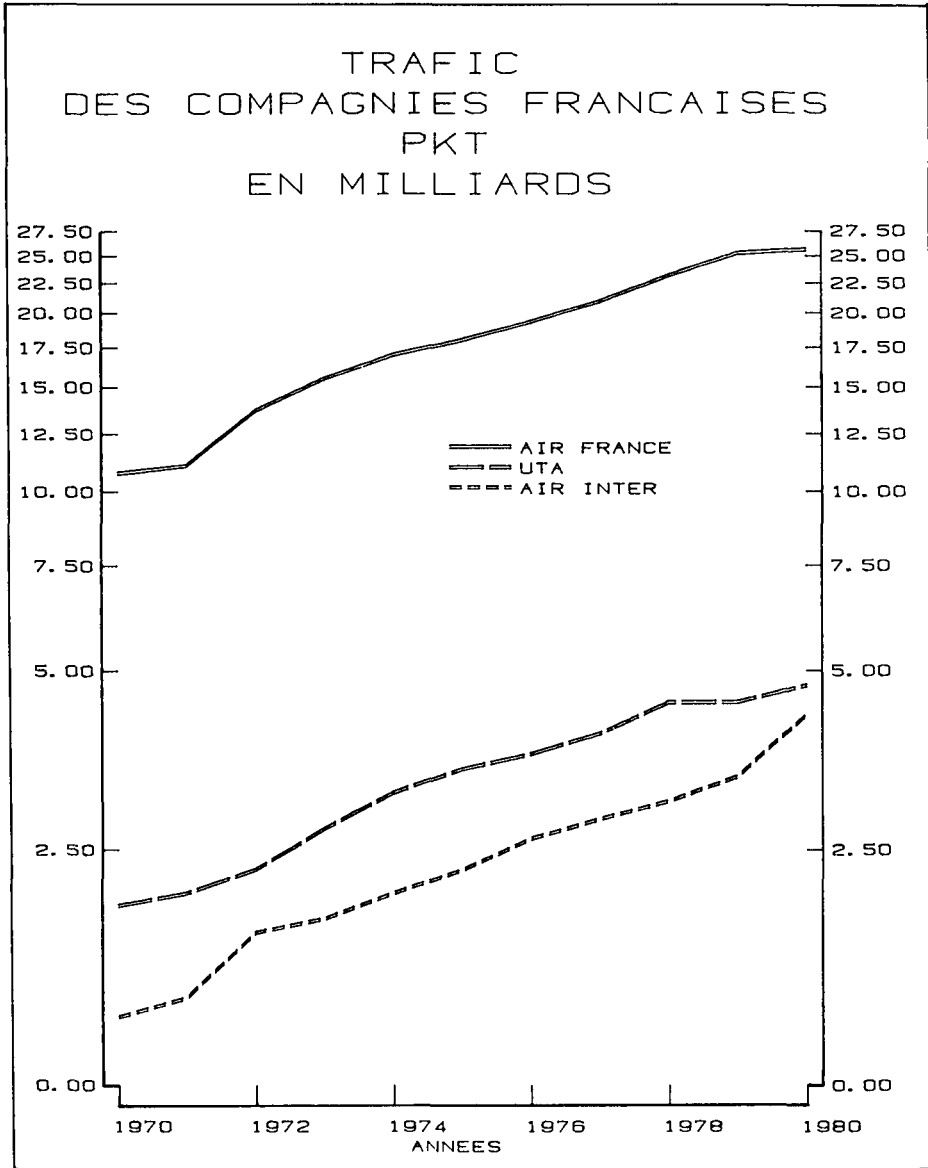
La question s'est alors naturellement posée de décider s'il serait fait droit à cette demande et, d'une manière plus générale, s'il restait encore opportun d'octroyer à Air Inter une nouvelle convention ainsi vidée de sa dernière contrainte spécifique, ou si l'exploitation par Air Inter ne devait pas tout simplement rentrer dans le droit commun à l'expiration le 31.12.1980 de la convention du 8 mai 1974.

C'est cette dernière solution qui a été choisie, comme la nouvelle vocation d'Air Inter le suggérait. En contrepartie, le monopole ne lui était plus garanti contractuellement.

ANNEXE 2

COURBE DE CROISSANCE D'AIR INTER

Source tableau de bord
DGAC - Septembre 1981



ANNEXE 3

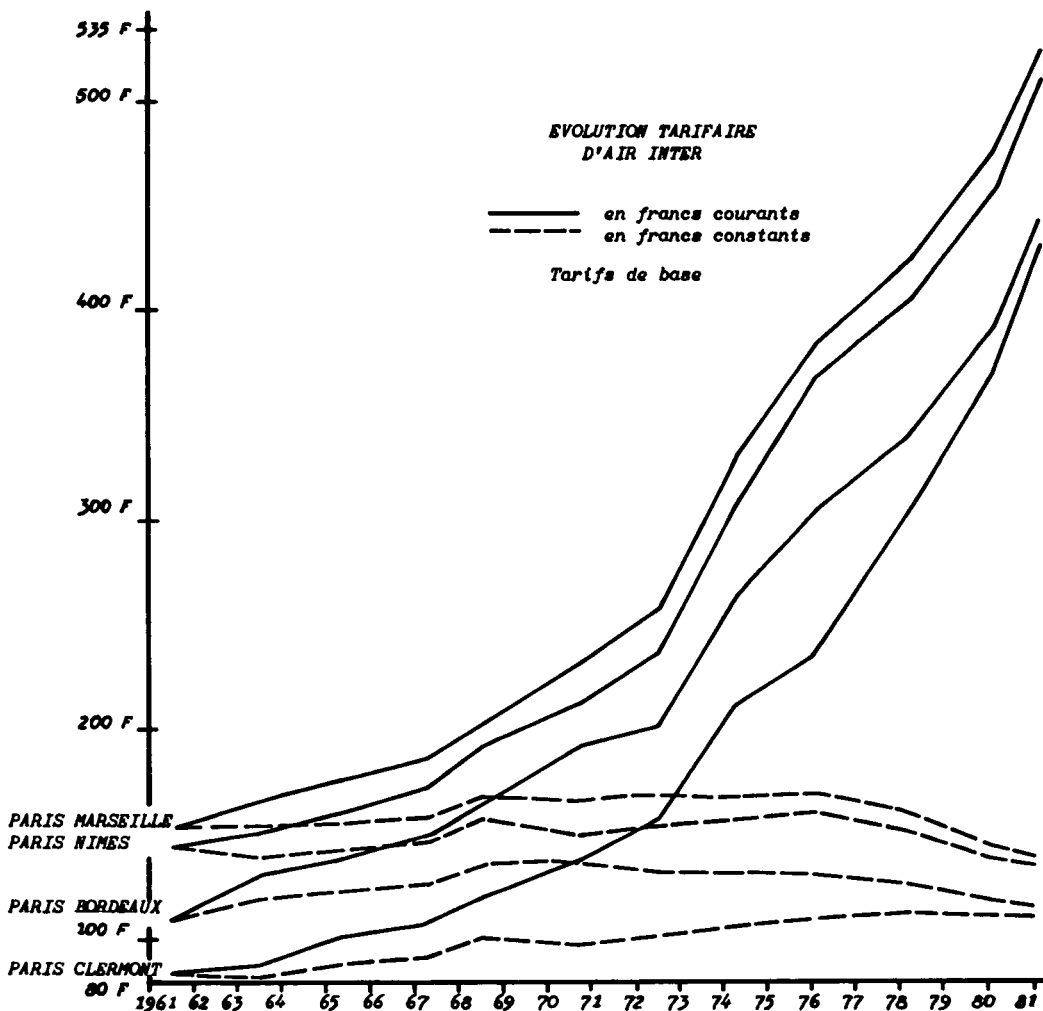
LES 12 PREMIÈRES LIGNES : VARIATION DU TRAFIC
DE 1979 A 1981Source : Tableau de bord DGAC
Septembre 1981.

| LIGNES | Rang | | 1980 | | | 1981 | | |
|------------------------------|------|----|-----------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|
| | 80 | 81 | Nombre de passagers payants | 80/79 + - % | Part dans trafic total (%) | Nombre de passagers payants | 81/80 + - % | Part dans trafic total (%) |
| Paris/Marseille | 1 | 1 | 1 102 169 | + 20,0 | 14,3 | 1 229 737 | + 14,5 | 14,2 |
| Paris/Lyon | 2 | 2 | 913 410 | + 15,2 | 11,8 | 880 305 | - 2,3 | 10,2 |
| Paris/Toulouse | 3 | 3 | 751 153 | + 29,9 | 9,7 | 875 877 | + 16,9 | 10,1 |
| Paris/Nice | 4 | 4 | 667 377 | + 20,4 | 8,6 | 762 093 | + 14,2 | 8,8 |
| Paris/Bordeaux | 5 | 5 | 578 553 | + 23,5 | 7,5 | 618 432 | + 8,2 | 7,1 |
| Paris/Strasbourg | 6 | 7 | 312 081 | + 15,6 | 4,0 | 354 485 | + 13,6 | 4,1 |
| Paris/Grenoble | 7 | 9 | 232 344 | + 17,4 | 3,0 | 243 383 | + 4,6 | 2,8 |
| Paris/Montpellier | 8 | 6 | 295 955 | + 41,0 | 3,8 | 384 561 | + 29,9 | 4,5 |
| Paris/Nantes | 9 | 8 | 226 999 | + 22,3 | 2,9 | 250 107 | + 10,0 | 2,9 |
| Paris/Nîmes | 10 | 11 | 177 013 | + 35,2 | 2,3 | 214 878 | + 21,5 | 2,5 |
| Paris/Toulon | 11 | 10 | 172 100 | + 52,5 | 2,2 | 236 673 | + 37,8 | 2,7 |
| Paris/Pau ¹ | 12 | - | 158 008 | + 23,4 | 2,0 | - | - | - |
| Paris/Perpignan ¹ | - | 12 | - | - | - | 196 517 | + 35,1 | 2,3 |
| Trafic des 12 lignes | | | 5 587 162 | - | 72,1 | 6 247 048 | + 11,9 | 72,2 |
| Trafic total | | | 7 721 110 | + 21,6 | 100,0 | 8 640 907 | + 11,9 | 100,0 |

(1) En 1981, la ligne Paris-Perpignan a supplanté la ligne Paris-Pau. On rappellera, pour mémoire, que cette dernière, qui passe dès lors au 13^e rang, a transporté 188 418 passagers, en accroissement de 19,9 % sur 1980, ce trafic représentant 2 % du trafic total.

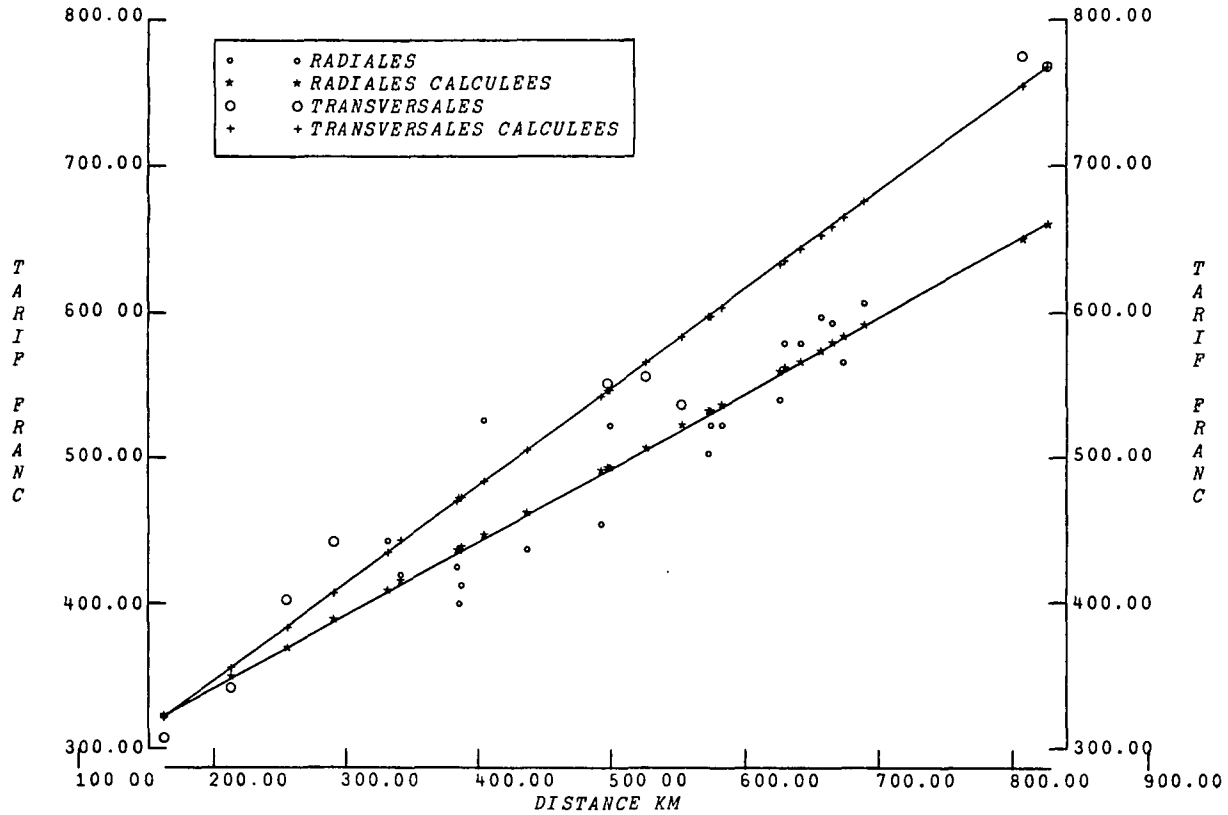
ANNEXE 4

EVOLUTION TARIFAIRE D'AIR INTER



D'après éléments extraits du Document d'Air Inter:
Evolution des tarifs passagers - Edition 1981
avec traduction francs constants suivant indices de prix INSEE.

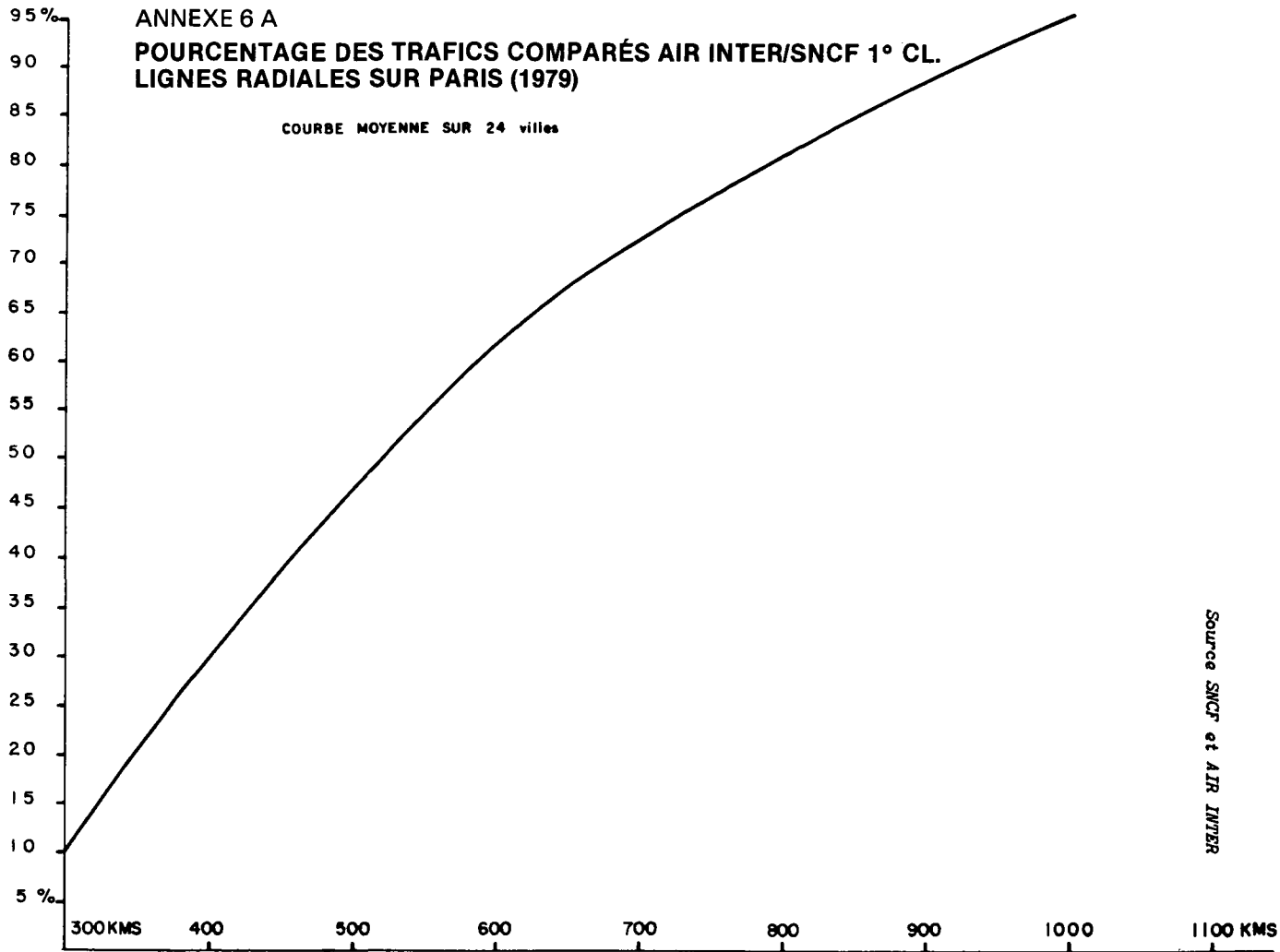
**TARIFS AIR INTER - LIAISONS RADIALES ET TRANSVERSALES:
TARIFICATION SELON LE SERVICE RENDU.**



Source: DGAC/SDEP

ANNEXE 6 A
POURCENTAGE DES TRAFICS COMPARÉS AIR INTER/SNCF 1° CL.
LIGNES RADIALES SUR PARIS (1979)

COURBE MOYENNE SUR 24 villes

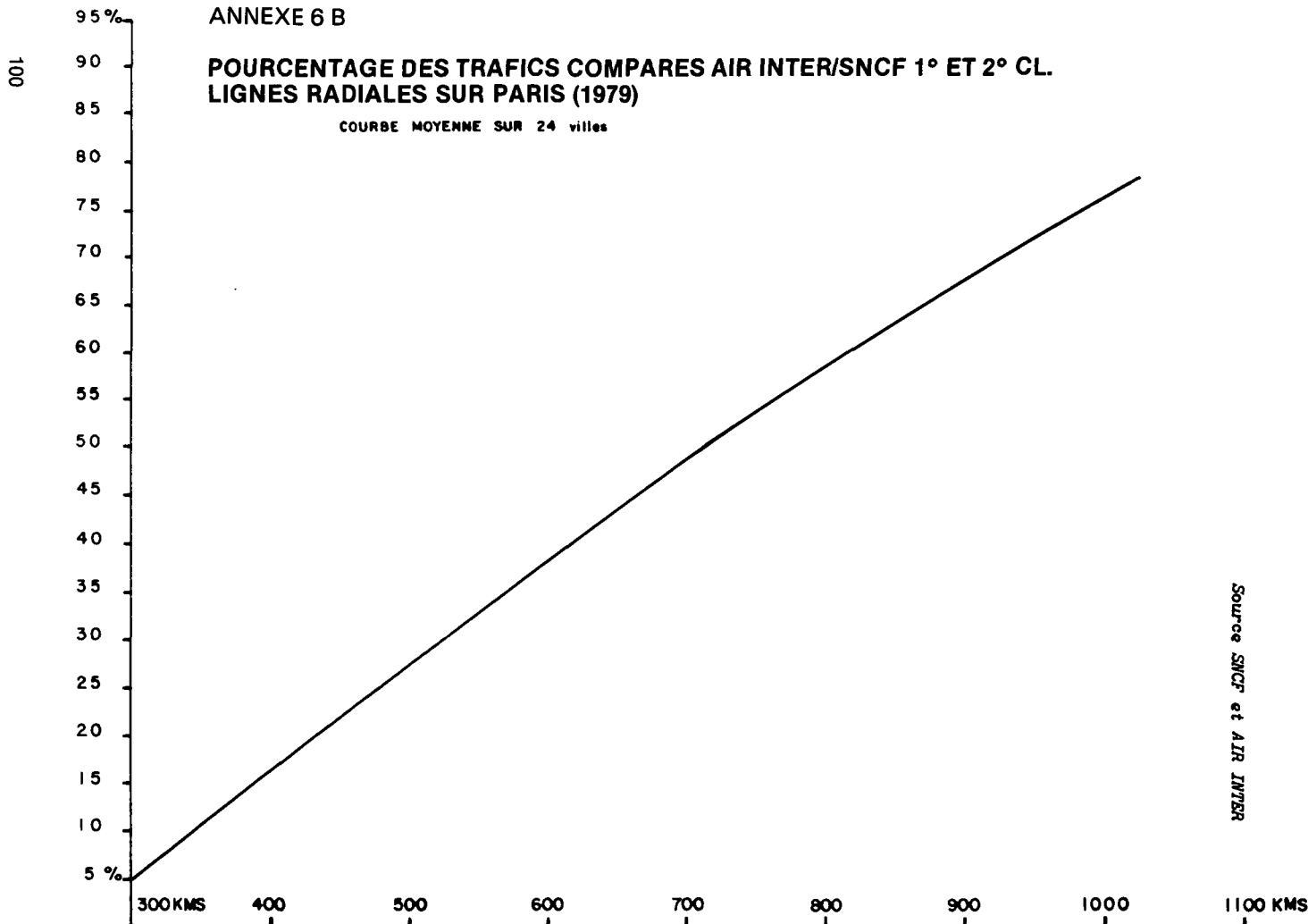


Source SNCF et AIR INTER

ANNEXE 6 B

**POURCENTAGE DES TRAFICS COMPARES AIR INTER/SNCF 1° ET 2° CL.
LIGNES RADIALES SUR PARIS (1979)**

COURBE MOYENNE SUR 24 villes



Source SNCF et AIR INTER

ANNEXE 7

CROISSANCE D'AIR INTER

Chiffres d'affaires hors taxes

| Année | Montant (millions de francs) | Pourcentage augmentation |
|-------|---------------------------------|--------------------------|
| 1975 | 1 159 | |
| 1976 | 1 431 | + 23,46 |
| 1977 | 1 626 | + 13,62 |
| 1978 | 1 937 | + 19,12 |
| 1979 | 2 224,5 | + 14,84 |
| 1980 | 2 895 | + 30,14 |

Capacité d'autofinancement

| Année | Montant (millions de francs) | Pourcentage augmentation |
|-------|---------------------------------|--------------------------|
| 1975 | 111,9 | |
| 1976 | 137 | + 20,43 |
| 1977 | 166,1 | + 21,24 |
| 1978 | 219,9 | + 32,39 |
| 1979 | 270,7 | + 23,10 |
| 1980 | 332,9 | + 22,97 |

Immobilisations

| Année | Montant (millions de francs) | Pourcentage augmentation |
|-------|---------------------------------|--------------------------|
| 1975 | 801,4 | |
| 1976 | 1 009,7 | + 25,99 |
| 1977 | 1 223 | + 21,12 |
| 1978 | 1 547 | + 26,49 |
| 1979 | 1 718 | + 11,05 |
| 1980 | 2 060 | + 19,90 |

Bénéfices distribués

| Année | Montant (millions de francs) | Pourcentage augmentation |
|-------|---------------------------------|--------------------------|
| 1975 | 2,180 | |
| 1976 | 2,333 | + 7,03 |
| 1977 | 3,908 | + 67,43 |
| 1978 | 5,652 | + 44,63 |
| 1979 | 8,728 | + 54,42 |
| 1980 | 16,055 | + 83,94 |

Source : rapports au conseil d'administration d'Air Inter.

ANNEXE 8

EVOLUTION DES CHARGES D'ATTERRISSAGE DES AERONEFS
(en francs constants)
Avril 1982

RI = Indice Redevance Att. Nat.
Indice des prix de détail

Source: DGAC/SBA

