

TRANSPORT AERIEN : 1990 L'ANNEE DES DIFFICULTES

Michel BRAIBANT

Le transport aérien français a de nombreux atouts économiques : la production en volume a été multipliée par 4,4 depuis 1970, l'emploi (plus de 63 000 agents en 1990) par 2,1 (soit 33 500 emplois créés en 20 ans); la productivité horaire du travail croît de 7% par an; il dégage un solde positif des échanges avec le reste du Monde de 2,5 milliards de F. Pourtant, il subit une succession de crises financières depuis 1989. Les premières difficultés apparaissent avant la "crise du Golfe". Deux explications se conjuguent : d'une part, les prix du carburéacteur augmentent de 19% en 1989. D'autre part, des charges en forte hausse (redevances d'aéroports, achats-études) affectent les résultats financiers des entreprises. Avec la "crise du Golfe", les trafics commencent à fléchir à la mi-1990 mais c'est surtout la baisse du dollar par rapport au franc en 1990 et la poursuite de la croissance du coût des carburants qui ont entraîné la nouvelle chute des résultats financiers en 1990. Les données qui suivent ont été calculées à partir des comptes des transports de la nation en 90, le rapport est disponible à l'OEST (80 F.)

Six raisons des difficultés :

- hausse des carburants et des charges externes ,
- baisse du dollar,
- fléchissement du trafic
- croissance des charges financières due au renouvellement de la flotte.

L'année 1989 fait apparaître - pour les 3 compagnies aériennes (Air France, Air Inter et U.T.A.) - une croissance très forte des consommations intermédiaires (hors carburants) en volume (+16%) (croissance importante des coûts d'entretien et des dépenses d'informatique), et une forte hausse du coût des carburants : +19%, entraînant une baisse de l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) de 20%. En outre, les conflits sociaux en 1989, notamment à Air France, et une relative saturation de l'espace aérien, ont pu entraîner une augmentation des coûts fixes et une baisse relative des gains de productivité.

Comptes des 3 compagnies aériennes - Air France, Air Inter et U.T.A. - en milliards de Francs.

	1987		1988		1989		1990						
	volume	vol. 88	volume	vol. 89	volume	vol. 90	volume	vol. 90					
Production	42,2	1,07	45,2	1,01	45,8	1,07	49,2	1,04	51,2	1,03	52,5	1,01	52,9
Cons. intermédiaires	21,8	1,07	23,4	1,05	24,4	1,14	27,8	1,08	29,9	1,04	31,1	1,07	33,3
carburants	4,2	1,06	4,4	1,02	4,5	1,06	4,8	1,19	5,7	1,02	5,8	1,24	7,3
hors carburants	17,6	1,08	18,9	1,05	19,9	1,15	23,0	1,05	24,2	1,04	25,2	1,03	26,1
Valeur Ajoutée	20,4	1,07	21,8	0,98	21,4	1,00	21,4	0,99	21,3	1,01	21,4	0,91	19,6
Rémunérations	12,7	1,03	13,1	1,02	13,3	1,04	13,8	1,04	14,3	1,03	14,8	1,05	15,5
Impôts - subventions	0,6	1,07	0,6	0,97	0,6	1,08	0,7	1,02	0,7	1,03	0,7	1,17	0,8
E.B.E.	7,1				7,5				6,3				3,2

Source : Compte des transports de la Nation (INSEE-OEST)

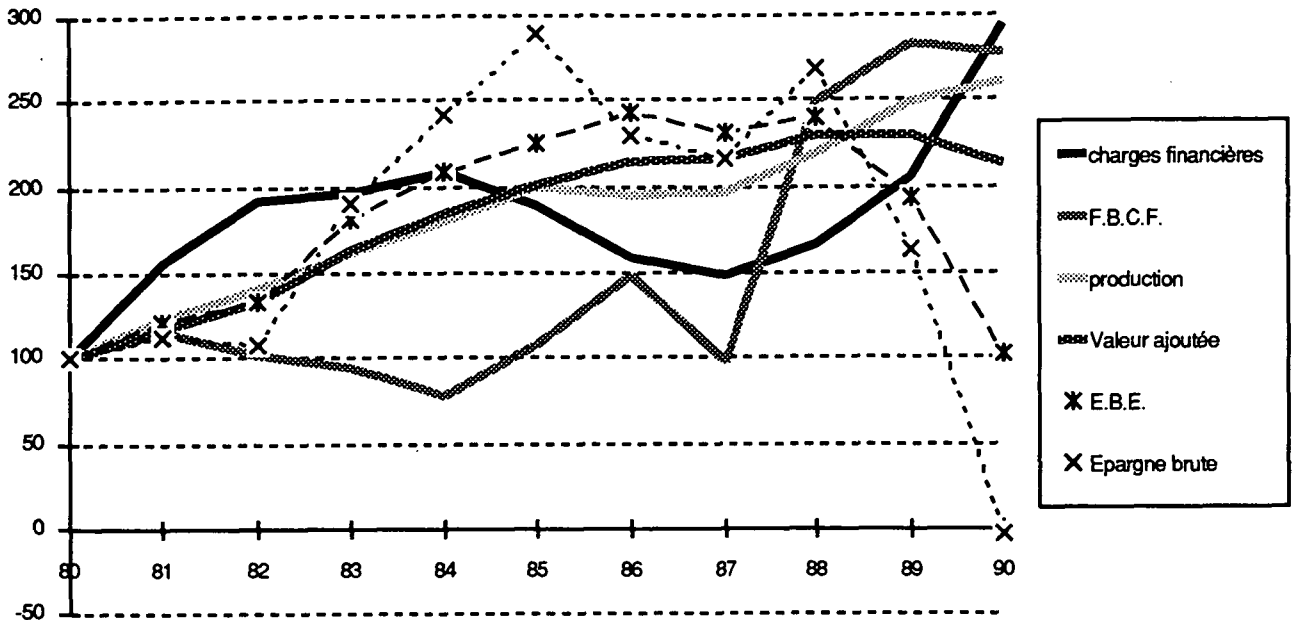
L'année 1990 est caractérisée par une plus grande maîtrise des coûts dans un contexte de net fléchissement de la croissance des trafics (+1,6% pour les passagers-km contre +7,5% en 1989). Mais la faible croissance des prix en 1990 du fait de la baisse du dollar par rapport au franc de 15% (une partie importante des recettes d'Air France est libellée en dollar) infléchit l'évolution des recettes, donc de l'EBE, tandis que se poursuit la forte hausse du coût des carburants (+24%). A ces difficultés vient s'ajouter une forte croissance des charges financières, entraînant une chute de l'épargne brute encore plus forte que celle de l'EBE, d'autant plus difficile à supporter que les investissements augmentent fortement avec l'effort de modernisation de la flotte (cf. graphique) (1).

(1) C'est surtout Air France qui traverse en 1990 une passe difficile : avec les incertitudes liées à la crise du Golfe, le trafic connaît une évolution défavorable en fin d'année. La production recule en valeur de 0,7%. En dépit des efforts de maîtrise des coûts, les consommations intermédiaires ne progressent que de 8,4%, malgré l'envolée des prix du carburant et des primes d'assurance au deuxième semestre, la valeur ajoutée chute de 13,7%. Les dépenses salariales progressent de 6,4%. Ainsi, l'EBE chute. Les charges d'intérêt progressent de 60%, l'épargne brute s'effondre tandis que l'investissement reste élevé.

Rappelons que les concepts des comptes de la nation sont différents de ceux de la comptabilité privée.

COMPTES

Evolution des principaux postes comptables des compagnies aériennes (y.c. celles de 3^e niveau) base 100 en 1980.



Hormis le carburant qui représente un peu moins de 14% du chiffre d'affaires en 1990 contre 10% en 1987 (mais 20% en 1984), ce sont surtout les charges diverses (près de la moitié du chiffre d'affaires des compagnies aériennes) qui ont augmenté ces dernières années, et notamment cinq postes :

- les autres charges (24% du chiffre d'affaires en 1989 contre 23% en 1987), qui incluent notamment les redevances d'aéroports (+15% en 1989) (1),
- le crédit bail (4% du chiffre d'affaires en 1989, 3% en 1987),
- locations (13% du chiffre d'affaires en 1989, 12% en 1987),
- l'entretien du matériel (5% du chiffre d'affaires en 1989, 4% en 1987),
- les achats-études (4% du chiffre d'affaires en 1989, 1% en 1987) (2),(3).

Depuis 1988 ce sont surtout les achats d'études et les carburants qui expliquent la dégradation financière

Sur 2 ans un calcul sommaire (portant sur les 3 grandes compagnies), montre que si les trafics d'Air France avaient progressé comme en 1989, si les coûts du carburant avaient augmenté comme l'indice général des prix, si les charges diverses avaient augmenté comme la production et si le dollar était resté à son niveau de 1988, alors la production aurait été supérieure de 3,8 milliards de F. en 1990, et l'EBE aurait atteint 8,9 milliards de F. (+18% par rapport à 1988 au lieu d'une baisse de -56%). De ce calcul, il ressort que les contributions de chaque facteur à l'évolution de l'EBE en 89 et 90 sont les suivantes:

- la baisse des trafics : 11%,
- la baisse du dollar : 13% (4),
- la hausse des coûts du carburant : 35%,
- la hausse des charges externes : 41%.

La Chute des trafics se fera sentir en 1991

Quelles sont les perspectives financières des compagnies (5),(6)? A la mi 91, les trafics n'ont pas retrouvé leur niveau d'avant la crise du Golfe; le dollar reprend sa hausse; le coût du carburant retrouve son niveau du début 89 ■

(1) Outre la forte croissance des redevances versées aux aéroports ces dernières années, on note la création d'une "redevance d'approche" ainsi que la fin de l'exonération pour Air Inter.

(2) Cette croissance s'explique notamment par la mise en place du système informatique "AMADEUS".

(3) Notons que le poids de tous ces postes augmente avant 1987 (ainsi les locations ne représentaient que 7% du chiffre d'affaires en 1984). De fait, l'EBE commence à s'infléchir dès le milieu des années 80.

(4) La contribution de la baisse du dollar est assez faible : si une partie des recettes est libellée en dollar, une partie des achats, notamment les carburants, dépend aussi de l'évolution du dollar.

(5) Pour Air France, des procédés de financement spécifiques, apparentés à de la cession bail et des cessions d'actif, permettent pour l'instant de réduire l'incidence directe de la charge d'endettement.

(6) La baisse de l'EBE est du même ordre qu'en 73-74 mais l'EBE augmenta ensuite de +80% en 1975.