



AERIEN 1991

Croissance des prix et modération salariale amortissent le choc du Golfe sur les résultats des entreprises.

Philippe HUAULT

Les événements du Golfe ont entraîné une baisse des trafics; mais la forte croissance des prix, le ralentissement des rémunérations et la baisse des prix du carburéacteur ont permis un léger redressement de l'EBE d'Air France et d'Air Inter. L'effort d'investissement, le besoin de financement et les charges d'emprunts continueront de peser sur le groupe Air France.

Incidence forte mais sélective des événements du Golfe sur les trafics extérieurs voyageurs.

Le conflit du Golfe, inachevé au début de 1991, a pesé sur ce secteur déjà en difficulté en 1990 (cf. Notes de Synthèse de Septembre 1991).

Le trafic voyageurs intérieur est resté stable (11,4 Md de voy-km, soit -0,3% après les croissances de 14,6% en 1989 et 3,6% en 1990), car le retour de celui-ci aux niveaux antérieurs a été assez rapide. Cependant les évolutions du trafic total de chacune des trois compagnies nationales ont été sérieusement touchées.

Evolution du trafic total des grandes compagnies.

	1988 %	1989 %	1990 %	1991 %	1991 niveau Md voy.-km
Air France	8,8	6,9	-0,2	-8,1	33,8
Air Inter(1)	7,4	14,7	4	-0,3	8,9
U.T.A.	-2,9	0,1	11,2	-5,2	5,8
Total	7,1	7,5	1,9	-6,4	48,5

Source : DGAC.

Ainsi le trafic international d'Air France, fortement affecté par des interruptions de lignes vers le Moyen-Orient, des diminutions des taux de remplissage et une baisse de 37% avec l'Afrique du Nord, a cependant crû sur les relations avec l'Europe (+ 9,2%) et l'Amérique du Nord (+ 8,3%).

Le commerce extérieur utilisant le transport aérien est négligeable en tonnage, néanmoins sa part en valeur de l'ensemble des marchandises est supérieure à 10%; en 1991, elle continue une longue baisse pour atteindre 10,4%, le taux de croissance de la valeur des marchandises empruntant l'avion étant inférieur à celui de l'ensemble. Cette part modale reste constante à l'importation (9,7 %) et décroît à l'exportation passant de 11,6 % à 11,1 %. La part du pavillon national est en léger recul depuis 1989, après avoir progressé auparavant.

Commerce extérieur : la part en valeur de l'aérien continue à baisser.

Part de l'aérien dans le commerce extérieur (en valeur des marchandises).

Année	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Valeur tous modes (MdF)	1892	2000	2227	2597	2680	2800
Part de l'aérien %	13,4	14,8	12,5	10,9	10,6	10,4

Source : OEST Douanes.

Un solde négatif des échanges extérieurs de services qui s'aggrave.

Les échanges extérieurs de service de transport aérien enregistrent globalement un déficit qui passe de 0,5 MdF en 1990 à 0,7 MdF en 1991. Le déficit du poste passagers évolue de 2,7 à 2,9 MdF; celui de la location d'avions augmente de 1,0 à 1,2 MdF. En revanche, le fret génère un bénéfice qui s'accroît de 3,2 à 3,4 MdF.

(1) Air Inter a repris à Air France la desserte Orly-Nice en 1991. En réaffectant cette ligne à Air France les baisses de trafic seraient alors de 7% pour Air France et 6% pour Air Inter.

COMPTES

Exportations (1) Milliards de F. (FAB-FAB) Importations (1)

	1987					1988					1989					1990					1991				
	1987	1988	1989	1990	1991	1987	1988	1989	1990	1991	1987	1988	1989	1990	1991	1987	1988	1989	1990	1991	1987	1988	1989	1990	1991
Passagers	10,6	12,2	13,8	13,3	12,4	11,7	13,1	13,9	16	15,3	11,7	13,1	13,9	16	15,3	11,7	13,1	13,9	16	15,3	11,7	13,1	13,9	16	15,3
Fret	4,7	4,9	5,1	5,1	5,6	1,3	1,9	2	1,9	2,2	1,3	1,9	2	1,9	2,2	1,3	1,9	2	1,9	2,2	1,3	1,9	2	1,9	2,2
Location d'avions	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,8	1,1	1,4	1,6	0,5	0,8	1,1	1,4	1,6	0,5	0,8	1,1	1,4	1,6	0,5	0,8	1,1	1,4	1,6
Total	15,6	17,4	19,3	18,7	18,4	13,5	15,9	17	19,3	19,1	13,5	15,9	17	19,3	19,1	13,5	15,9	17	19,3	19,1	13,5	15,9	17	19,3	19,1
Solde global	2,2	2	2,7	-0,5	-0,7																				

Source : Insee

Une très forte croissance des prix en 1991.

La production du secteur transport aérien augmente toutefois en valeur de 3,9 % ; cela est dû à la nette augmentation des prix en 1991, atteignant 7,5% après la faible évolution observée de 1989 à 1990 (1,2%) ; cette croissance des prix résulte surtout de celles d' Air France et d' UTA mais concerne aussi Air Inter.

Compte d'exploitation du secteur transport aérien.

valeur en MdF

	1988 valeur	évolution en % 1989				évolution en % 1990				évolution en % 1991			
		vol.	prix	valeur	valeur	vol.	prix	valeur	valeur	vol.	prix	valeur	valeur
Production	53,8	9,9	3,6	13,9	61,3	3,9	1,2	5,2	64,4	-3,4	7,5	3,9	66,9
CI dont :	31,8	18,1	4,8	23,8	39,4	4,9	5,6	10,8	43,5	-0,5	2,2	1,7	44,2
Carburants	4,7	19,5	8,8	30,1	6,2	3,6	10,9	14,9	7,1	-4,7	-5,3	-9,8	6,4
Valeur ajoutée	22,0			-0,5	21,9			-4,2	21,0			8,4	22,7
Rémunération	15,9			10,4	17,6			9,1	19,3			2,7	19,8
Impôts-Subv.	0,6			12,8	0,6			10,0	0,8			8,8	0,9
EBE	5,5			-33,6	3,7			ns	0,8			ns	2,0

Source : EAE 1988, 1989 et 1990 (document à paraître), estimation OEST pour 1991.

Léger redressement de l'EBE du groupe Air France, qui continue à investir.

Cette évolution des prix n'est que très partiellement expliquée par l'augmentation du dollar (3,6%), certaines recettes étant libellées dans cette monnaie. Les consommations intermédiaires n'augmentent que de 1,7%. Le prix du carburéacteur a diminué de 5,3%, ce qui induit une baisse de sa consommation en valeur de près de 10%. Le taux de croissance en valeur des rémunérations a été divisé par deux pour l'ensemble des compagnies du Groupe Air France. Ainsi, leur EBE récupère en valeur la moitié du chemin perdu l'année précédente. Le ratio de solvabilité (intérêts/EBE) est, depuis 1988, multiplié par quatre pour Air France et par deux pour Air Inter. Cela traduit l'endettement de ces entreprises confrontées à des taux d'intérêt élevés et à l'importance de leurs investissements qui progressent encore en 1991. De plus, les compagnies hors groupe Air France conservent un excédent brut d'exploitation négatif.

Enfin la branche transports aériens, avec 63 600 agents, enregistre un net fléchissement de la croissance de ses effectifs (1,1% contre 4,5% en 1990). Les heures travaillées ont augmenté de 1,2%.

Perspectives 1992.

Les résultats des premiers mois de 1992 des compagnies françaises montrent que le trafic en passagers-km a retrouvé le niveau atteint début 1990. Si Aéroports de Paris enregistre un nombre de voyageurs internationaux très nettement supérieur à celui de 1990 pour la même période, le nombre de voyageurs intérieurs de l'ensemble des aéroports ne retrouve pas ce niveau (cf. Note de Conjoncture de juillet 1992) ; le fret aérien et postal retrouve une activité équivalente à celle de 1990. La forte concurrence sur l'Atlantique Nord accroît les difficultés du Groupe Air France. ■