

N° 520

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 juin 1994.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à créer une commission d'enquête sur les conséquences économiques et sociales de la déréglementation du transport aérien sur les compagnies aériennes françaises, et notamment Air France et Air inter,

PRÉSENTÉE,

Par Mme Hélène LUC, M. Robert VIZET, Mme Marie-Claude BEAUDEAU, M. Jean-Luc BÉCART, Mmes Danielle BIDARD-REYDET, Michelle DEMESSINE, Paulette FOST, Jacqueline FRAYSSE-CAZALIS, MM. Jean GARCIA, Charles LEDERMAN, Félix LEYZOUR, Louis MINETTI, Robert PAGÈS, Ivan RENAR et Henri BANGOU,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, et pour avis à la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale en application de l'article 11 du Règlement.)

Transports aériens - Commissions d'enquêtes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Depuis 1990, le transport aérien mondial connaît la crise la plus aiguë de son histoire. Cette situation peut sembler paradoxale alors que dans la seconde moitié des années 1980 le trafic augmentait.

En réalité, le transport aérien est victime d'une crise de surcapacité. A l'échelle mondiale, on est passé de 400 aéronefs mis hors service en 1980 à 1003 en 1992. L'arrivée sur le marché d'un nombre important d'appareils s'est produit au moment où la demande diminuait fortement. Cette crise a engendré des guerres tarifaires pour augmenter le taux de remplissage des avions.

Mais la crise actuelle trouve ses origines principalement dans la déréglementation américaine et dans le processus de libéralisation, engagé en Europe. Les compagnies françaises, et notamment Air France et Air Inter en subissent aujourd'hui les conséquences.

En traitant des conséquences de la crise et non des causes, le plan de M. Christian Blanc ne résout pas le problème de fond. Il est injuste que la recapitalisation de la compagnie et le plan de restructuration impliquent pour les agents des sacrifices en termes de suppressions d'emplois, de blocage des rémunérations, de gel des avancements et d'allongement de la durée du temps de travail. Les puissants mouvements des salariés d'Air France en octobre et aujourd'hui de ceux d'Air Inter montrent bien la vive inquiétude des personnels des compagnies aériennes françaises.

Mais peut-t-on dissocier la réforme interne des enjeux extérieurs ? Air France et Air Inter ne souffrent-elles pas d'une stratégie d'adaptation à la déréglementation ?

Effectuée de façon brutale, la déréglementation américaine s'est fixée pour but de supprimer toute intervention dans le secteur du transport aérien. Quinze ans de libéralisme ont provoqué un véritable séisme. Dans les deux premières années, cent petites villes américaines ont perdu toute desserte. Une étude de la Cour des comptes américaine a montré que la déréglementation a abouti à des abus de position dominante avec des hausses de prix deux fois plus fortes que l'inflation.

L'afflux des capacités américaines a entraîné, pour la plupart des compagnies aériennes, une dégradation plus ou moins rapide de leurs parts de marché. Les compagnies européennes ont été contraintes de riposter en réduisant, à leur tour, leurs recettes unitaires. Les gouvernements successifs ont tardé à réagir et il a fallu attendre mai 1992 pour dénoncer l'accord bilatéral franco-américain de 1946.

A partir de 1987, des règlements visant à fixer le cadre d'une libéralisation du transport aérien ont été adoptés par les instances communautaires. Le « 3^o paquet » de libéralisation est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993. Désormais, les liaisons internationales à l'intérieur de la Communauté sont ouvertes à la concurrence.

Comment s'étonner dans ce contexte des difficultés que subissent actuellement les ailes françaises ?

En préconisant une accélération de la déréglementation et une adaptation du transport aérien au libéralisme, les récentes recommandations du comité des sages, dont les membres ont été nommés par la commission de Bruxelles, sont particulièrement inquiétantes pour l'avenir des compagnies aériennes françaises.

Cette sacralisation du marché est socialement intolérable et économiquement suicidaire.

En acceptant la concrétisation des règles de libre concurrence sur le sol même d'Orly avec l'inauguration par British Airways le 13 juin 1994 des vols aller et retour entre Londres et Paris, et bientôt l'ouverture des lignes intérieures à la concurrence étrangère, qui remettent en cause l'avenir d'Air Inter, le gouvernement français a pris la lourde responsabilité d'affaiblir considérablement notre potentiel national de transport aérien et d'amplifier les nuisances que subissent les habitants des communes riveraines de l'aéroport.

Il est temps de remettre en cause le processus. L'activité du transport aérien n'est pas une activité comme les autres. Au-delà des problèmes internes des compagnies, une nouvelle organisation du ciel ne devrait-elle pas reconnaître le rôle d'intérêt public d'Air France et d'Air-Inter et du transport aérien, sa contribution à l'aménagement du

territoire national et européen ? Ne doit-on pas rechercher des stratégies de coopération entre compagnies aériennes européennes ?

Il est de l'intérêt de tous, de la France, de suspendre immédiatement: toute application de la déréglementation. Le gouvernement de notre pays doit peser de tout son poids pour lever les obstacles dressés par la commission de Bruxelles contre la recapitalisation d'Air France.

Une commission d'enquête parlementaire permettrait d'étudier les conséquences économiques et sociales de la libéralisation du transport aérien sur les compagnies aériennes françaises : intérêts pour le groupe Air France, répercussions sur les secteurs industriels et financiers, impact pour les collectivités locales, intérêt en matière d'aménagement du territoire, mais aussi implications en matière de sécurité aérienne pour les passagers et les équipages, les populations riveraines ou non des aéroports.

Tels sont les différents thèmes de la présente proposition de résolution que nous vous demandons d'adopter.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique.

Conformément à l'article 11 du Règlement du Sénat, il est créé une commission d'enquête de vingt et un membres chargée d'étudier les conséquences économiques et sociales de la déréglementation du transport aérien sur les compagnies aériennes françaises et de faire des propositions dans l'objectif du développement de cet atout national et de l'emploi.